der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN JAHRGANG 29



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

DEZEMBER

12/80



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

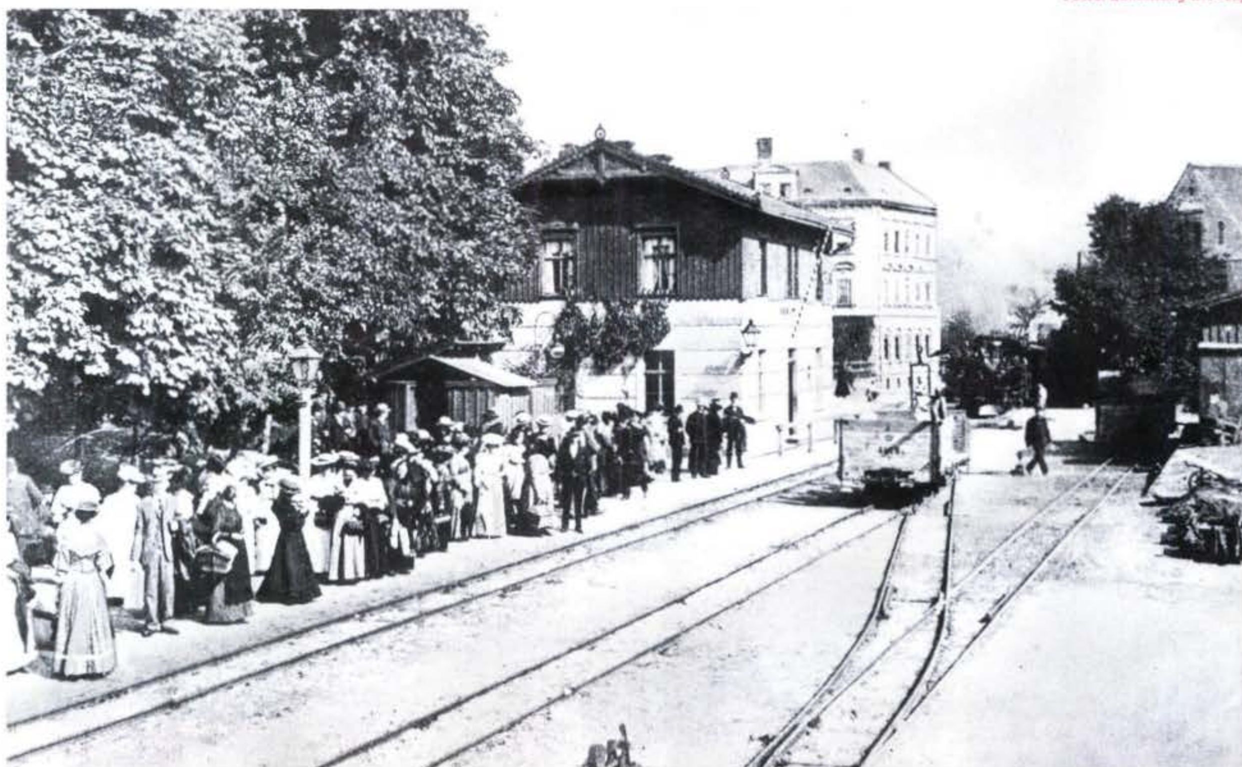
Unsere historische Fotoecke



Bild 1 Aus „goldener Schmalspurzeit" zwischen Oschatz und Mügeln stammt diese Aufnahme um 1900 vom Bahnhof Strehla mit Lokomotive der sächsischen Gattung „I K".

Bild 2 Wir wissen nicht mehr, warum so viele Damen festlich gekleidet ihre Fahrt in Oschatz-Süd antraten. Diese Aufnahme, die im Hintergrund bereits die Lokomotive „IV K" zeigt, zeugt jedenfalls von der Beliebtheit der Schmalspurbahn im Raum Oschatz.

Fotos: Sammlung E. Preuß



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Typografie: Pressegestalterin Cornelia Schirmer
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 27. 10. 1980
Geplante Auslieferung: 12. 12. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Rücktitel
Die noch immer im Bw Halberstadt beheimatete Lok 01 2137-6 abfahrbereit vor einem Messesonderzug auf dem Leipziger Hauptbahnhof nach Halberstadt im März 1980

Foto: R. Heym, Suhl

Titelbild
Vor 60 Jahren wäre es möglich gewesen, 3 Züge an bzw. auf dieser Brücke zu fotografieren. An der rechten Straßenseite verlief bis 1922 die meterspurige „Elektrische Kleinbahn des Mansfelder Bergreviers". Auf der mittleren Etage überquerte seit 1882 die 750 mm „Bergwerksbahn" das Bauwerk. Vollendet wurde das „Eisenbahnkreuz" schließlich durch den Bau der abgebildeten Brücke für die Nebenbahn Klostermansfeld—Wippra. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag zum 100jährigen Bestehen der „Mansfelder Bergwerksbahn" in dieser Ausgabe.

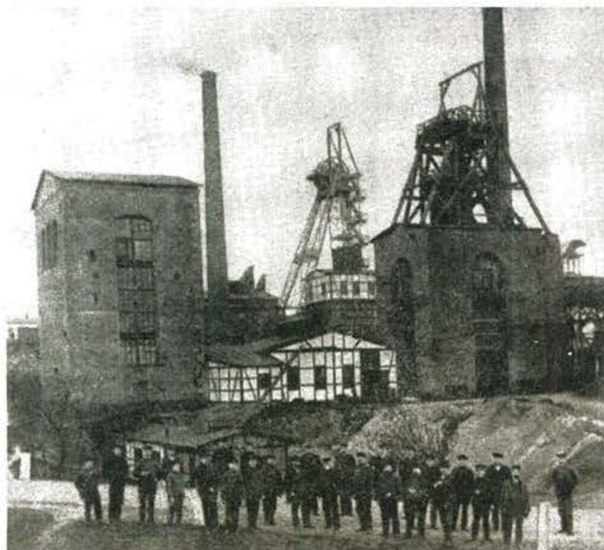
Foto: K.-P. Schmidt, Dresden

HELMUT DÖNAU (DMV), Klostermansfeld

Von der Bn2t zur 1'E 1'h2t — 100 Jahre „Bergwerksbahn"

Mehr als 780 Jahre sind seit 1199 vergangen, als die Bergleute *Nappian* und *Neuke* im Mansfelder Land fündig wurden. Die legendären Bergleute stießen auf Kupferschiefererz, das nach dem Auslaufen der Mansfelder Mulde um Hettstedt und Eisleben noch heute im Raum Sangerhausen zu finden ist. Einst waren die Bergwerke im Familienbesitz, ebenso die Feuer (Schmelzen) oder Hütten. Im Laufe der Zeit wurden sie jedoch immer größer und gingen nach und nach in das Eigentum des Grafen von Mansfeld über. Später kam es zur Gründung von Aktiengesellschaften, die durchschnittlich 2500—3000 Mann pro Schachtanlage oder Hüttenwerk beschäftigten. Mit zunehmender Größe wuchsen die Entfernungen zwischen den einzelnen Objekten. So mußte das gewonnene Erz vom Schacht zur Hütte, meist entlang des Laufes eines Baches oder Flüßchens, ins Tal transportiert werden. Waren es zunächst Handkarren, die den Transport übernahmen, wurden mit zunehmender Förderleistung Pferdewagen (Höhlwagen) benutzt. Auch diese Fördermittel reichten am Ende des vorigen Jahrhunderts nicht mehr aus. Es gibt Überlieferungen, wonach die Chausseen im Mansfeldischen mit endlosen Fuhrwerkskolonnen verstopft gewesen sein sollen. So entstand eine 750 mm-Schmalspurbahn, die den gewaltigen Höhenunterschieden am ehesten gerecht werden konnte. In einem Beschluß aus dem Jahre 1878 wurde auf die Dringlichkeit einer schmalspurigen „Lokomotiv-Förderbahn" zwischen Kupferkammerhütte und Glückshilfsschacht hingewiesen. Die Erdarbeiten für den Unterbau wurden bis zum 20. August 1880 von der Bauwerkmeisterei selbst ausgeführt. Die eigentlichen Bahnbauten führte die Firma *Gerding und Birnbaum,* Berlin aus. Dabei kamen Schienen von 7500 mm Länge und 90 mm Höhe auf 8 hölzernen Schwellen mit schwebendem Stoß zur Verwendung. Die Kosten betrugen pro lfd. Meter 12,76 Mark. Am 15. November 1880 wurde der regelmäßige Betrieb aufgenommen, der bis zum 25. Mai 1881 noch der Kupferkammerhütte unterstand. Kurz danach wurde der Eduardschacht an die bestehende Strecke angeschlossen. Eine zweite Strecke verband die Kochhütte mit dem Ernstschacht, wobei hier zunächst Pferde als Zugmittel dienten. Diese beiden Teilstrecken existieren noch heute. Bis zum Jahre 1883 wurden alle Schächte, Hütten, sonstigen Betriebe und die Staatsbahnhöfe Hettstedt sowie Mansfeld (heute Klostermansfeld) an die Bergwerkbahn angeschlossen. Wenig später wurde die Strecke Kupferkammerhütte—Gottesbelohnung—Lichtloch 26—Leimbach—Eckartshütte in Betrieb genommen. Danach folgten die Abschnitte Leimbach—Freieslebenschacht—Abzweig Theodorschacht—Lichtloch 81—Bahnhof Mansfeld, wo sich die 1883 eröffnete Reparaturwerkstatt befand. Nachdem vom Abzweig Theodorschacht eine Verbindung zum Theodorschacht geschaffen worden ist, folgten die Strecken Bahnhof Mansfeld—Hövelschacht—Ernstschacht—Kochhütte und Ernstschacht—Krughütte. Somit waren die bisherigen Inselbetriebe über die alte Strecke miteinander verschmolzen.

Bild 1 Ein Bergwerk, etwa zur Zeit der Gründung der Bahn Repro: Lang



Die Verbindung zwischen Hohenthalschacht und Ernstschacht wurde 1898 hergestellt. Vom Zirkelschacht bis zum „LL 81" folgte eine die Staatsbahn überquerende Strecke im Jahre 1900. Ein Jahr später kam die Verbindung Krughütte—Chlodilteschacht zustande. Seit langem mußte der im Niewandschacht gewonnene Schiefer an die Glückhilfsschächterstrecke mit der Seilbahn gebracht werden. 1902 wurde endlich ein Abzweig geschaffen und der Niewandschacht direkt durch die Bahn erreicht. 1906 kam der Anschluß zum Paulschacht hinzu.

Ab 1913 konnte der Vitztumschacht über den Zirkelschacht erreicht werden. Etwa um 1920 wurden die Strecken vom Abzweig Hohenthalschacht über Abzweig Oberhütte zum Wolfsschacht erbaut und die Verbindung Abzweig Chlodilteschacht—Abzweig Oberhütte in Betrieb genommen. Im erstgenannten Streckenabschnitt befinden sich übrigens vier interessante Brücken. Die größte Brücke, etwa 30 m hoch und etwa 120 m lang, existierte an der tiefsten Stelle der Strecke. Mit dem Bau der Abschnitte Wolfsschacht—Koch- bzw. Krughütte war das sogenannte alte Streckennetz endgültig ausgebaut. Später wurden die einzelnen Strecken durch neue Verbindungen verkürzt. In diesem Zusammenhang entstanden ein Gleisdreieck zur Verbindung der Vitztumschächter Strecke, einschließlich des Abschnittes Bockstal—Ernstschacht. Die Gleislänge der Werkbahn erreichte durch die genannten Erweiterungen ca. 100 km.

Bahnmeistereien existierten an der Krughütte, dem Ernstschacht, in Leimbach und an der Kupferkammerhütte. Eine Nebenstelle des Ernstschachtes befand sich im Lokschuppen beim LL 81.

Später mußten unbedeutend gewordene Strecken zurückgebaut werden. So wurde zunächst der zur Eröffnungsstrecke gehörende Abschnitt Lagerplatz (Abzweig Niewandschacht)—Glückhilfsschacht abgerissen. Ihm folgte die Verbindung Leimbach—Eckardtshütte, wobei auch die hier liegenden zwei Brücken aufgegeben werden konnten. In diesem Zusammenhang verzichtete man auf den weiteren Betrieb vom LL 26 über Leimbach, Freieslebenschacht, Abzweig Theodorschacht zum LL 81. Die Stillegungstage waren bisher allerdings nicht zu ermitteln. Mit Aufnahme des Rollwagenbetriebes entfiel der Umladebetrieb in Mansfeld. Die Strecke Bahnwerkstatt—Kippe—Hövelschacht—Ernstschacht wurde überflüssig und zurückgebaut.

Durch den 1931 aufgenommenen Rollwagenbetrieb gewann der seit 1901 bestehende Regelspuranschluß Eisleben wachsende Bedeutung. Hier erfolgte die Übergabe von Gütern für die Krug- sowie Kochhütte. In Hettstedt existierte seit 1914 ein Normalspuranschluß. Nachdem die ehemalige meterspurige *Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier* eingestellt worden war, entwickelte sich deren Regelspuranschluß zu einer Übergangsstelle der Bergwerkbahn im Bereich Mansfeld.

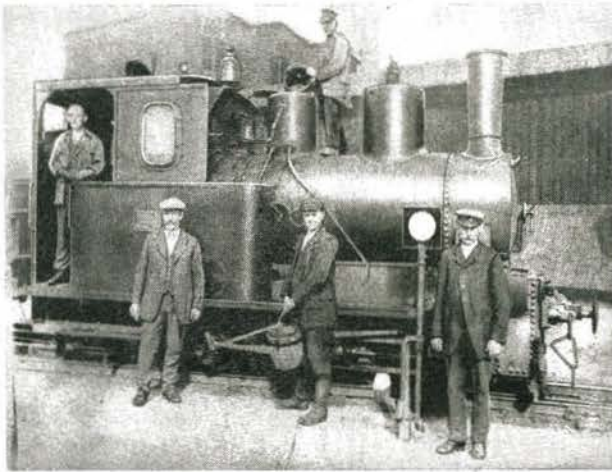


Bild 2 Bn2t-Lokomotive von Krauss & Co München Repro: H. Winkelmann

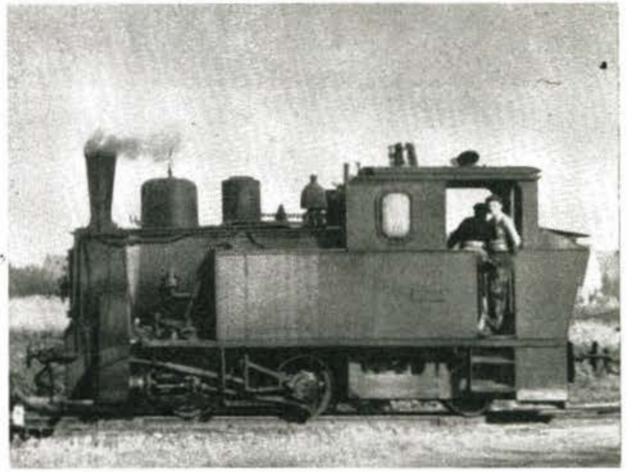


Bild 3 B1'n2t-Lokomotive von Henschel um 1950 Repro: Röper

Durch die Verlagerung der Kupferschiefergewinnung aus der Mansfelder in die Sangerhäuser Mulde ging das eigentliche Aufgabengebiet der Schmalspurbahn verloren. Alle zu den Schächten führenden Streckenabschnitte wurden stillgelegt und zurückgebaut. Mit dem Auflaß der früheren Krughütte und heutigen Karl-Liebknecht-Hütte erfolgte eine weitere Reduzierung der Strecken. Die Schmalspurbahn an die Schächte in Sangerhausen und Niederröblingen zu führen, wäre heute zu aufwendig. Den Transport der Minern sollte zunächst eine Seilbahn übernehmen. Dieses Projekt wurde jedoch verworfen. Den Erztransport wikkelte man vorübergehend mit Sattelbodenwagen der DR nach Eisleben ab. Inzwischen werden andere 4achsige Güterwagen der DR eingesetzt. Die Umladung wird mit einer Waggonkippe in der Anschlußbahn Helbra abgewickelt.
Nach 1945 wurde trotz des steigenden Güteraufkommens der öffentliche Personenverkehr durch die Werkbahn wesentlich unterstützt. Zwischen Hettstedt und Eisleben verkehrten Werkbahnzüge auch für die Öffentlichkeit. Unvergessen sind Sonderfahrten, wie zur Beförderung der Teilnehmer am Deutschlandtreffen der FDJ als Zubringer nach Eisleben und Hettstedt. Anläßlich der 1000-Jahr-Feier der Lutherstadt Eisleben wurden 1960 verstärkt Personenzüge gefahren. Im Werkverkehr fuhren die Züge allgemein mit 7 Wagen. Während der Feierlichkeiten in Lutherstadt Eisleben führten die Züge 8 Wagen zwischen Hettstedt und Eisleben. Weitere 8-Wagen-Züge, unter ihnen Reko- und sächsische Zuggarnituren waren ebenfalls auf der Strecke Klostermansfeld—Eisleben anzutreffen.
Heute besteht lediglich noch Güterverkehr im Bereich Helbra—Hettstedt—Großörna.

Fahrzeugpark

Lokomotiven

Die in den ersten Betriebsjahren beschafften Lokomotiven waren zunächst ausschließlich Zweikuppler und wurden noch von den Werkbahnen der einzelnen Schächte in Auftrag gegeben. Ein zentral geleiteter Bahnbetrieb erfolgte erst später.
Ab 1890 kamen von *Henschel* gebaute B1'n2t-Lokomotiven zum Einsatz. Die gleiche Fabrik lieferte 1916 und 1918 als Ersatz für die inzwischen verschlissenen Bn2t-Maschinen aus den Jahren 1880/81 insgesamt 5 Dreikuppler. Diese 200-PS-Loks erhielten 1930 einstufige Luftpumpen und dazu erforderliche Bremsausrüstungen.
Orenstein & Koppel baute 1931 bis 1939 acht Heißdampflokomotiven mit der beachtlichen Leistung von 300 PS. Diese Maschinen bewährten sich im täglichen Betriebsdienst außerordentlich gut, so daß noch 1961 für eine dieser Loks von der *Firma Schuthe und Söhne in Billroda* ein entsprechender Ersatzkessel mit der Nr. 100 nachgeliefert worden ist. Die ebenfalls von *O & K* 1940 hergestellte Lok 14 blieb bei der Werkbahn ein Außenseiter. Ursprünglich für Argentinien bestimmt, gelangte sie als Gelegenheitskauf nach Mansfeld. Das mit *Luttermöller-Endradsätzen* ausgerüstete Fahrzeug wurde später im *LKM Potsdam-Babelsberg* zur En2t + 2'2' umgebaut. Nach 1945 wurde der Triebfahrzeugbestand durch weitere Dampflokzugänge nochmals beträchtlich vergrößert. Unter diesen Lokomotiven befanden sich auch Dh2-Schlepptenderloks, die in Großserien von LOWA in Babelsberg geliefert worden sind.

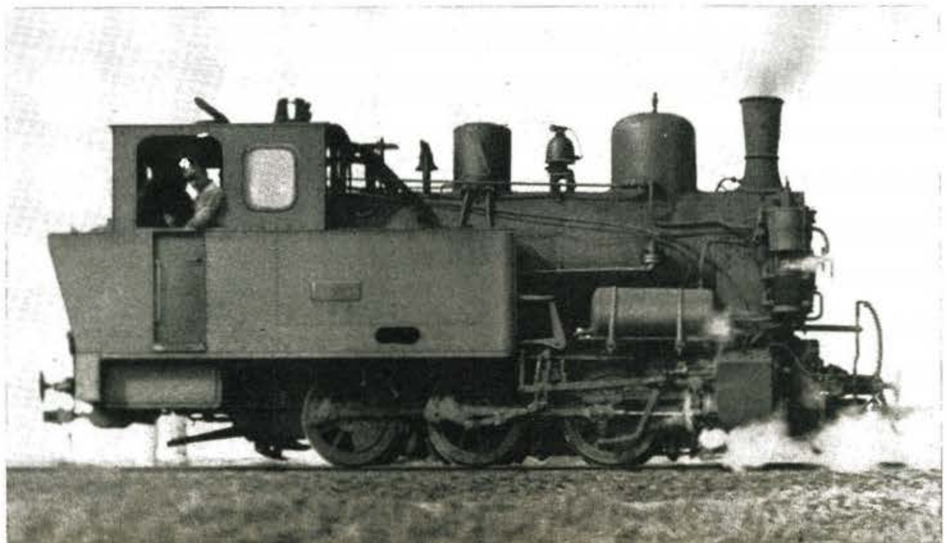


Bild 4 Cn2t-Lokomotive von Henschel. Sie gehörte zu den formschönsten Loks Foto: Kupfer, Repro: Lang

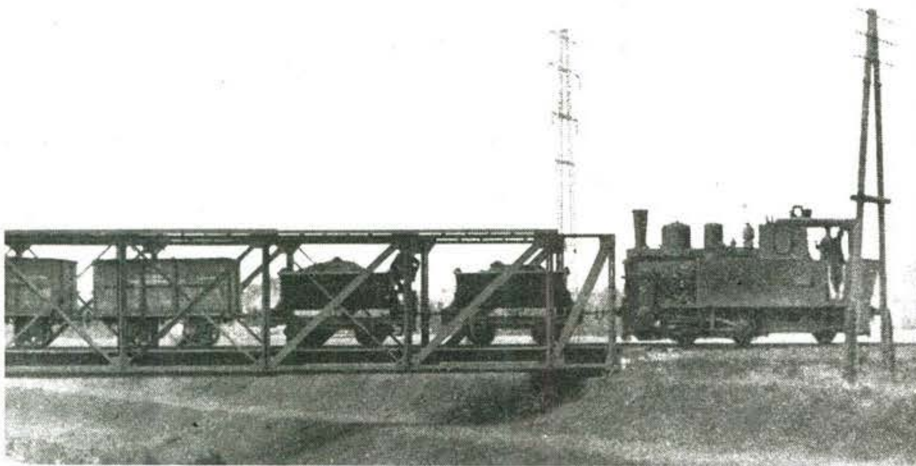


Bild 5 Eine Bl'n2t mit gemischtem Güterzug auf der alten Wipperbrücke, nahe dem LL 26
Foto: Kupfer, Repro: Lang

Tabelle 1: Übersicht über die direkt nach Mansfeld gelieferten Dampflokomotiven

Betriebs-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	Bn2t	Krauss	1880	898	an „Glückhilfs-
2	Bn2t	Krauss	1880	899	schacht" geliefert
3	Bn2t	Krauss	1880	830	an „Ernstschacht"
4	Bn2t	Krauss	1880	831	geliefert
5	Bn2t	Krauss	1881	1 013	
6	Bn2t	Krauss	1881	1 014	
7	Bn2t	Krauss	1882	1 208	
8	Bn2t	Krauss	1882	1 209	
9	Bn2t	Krauss	1882	1 210	
10	Bn2t	Henschel	1883	1 623	
11	Bn2t	Henschel	1883	1 624	
12	Bn2t	Henschel	1883	1 625	
13	Bn2t	Henschel	1883	1 626	
14	Bn2t	Krauss	1883	1 372	
15	Bn2t	Henschel	1884	1 917	
16	Bn2t	Henschel	1884	1 918	
17	Bn2t	Henschel	1884	1 919	
18[1]	Bn2t	Henschel	1884	1 920	
19	Bn2t	Henschel	1886	2 242	
20	Bn2t	Henschel	1890	2 243	
21	B1'n2t	Henschel	1890	3 138	
22	B1'n2t	Henschel	1890	3 139	
23	B1'n2t	Henschel	1892	3 620	Ersatzkessel Henschel 1920/18042
24	B1'n2t	Henschel	1892	3 621	
25	B1'n2t	Henschel	1893	3 971	
26	Bn2t	Henschel	1893	3 972	
27	Bn2t	Henschel	1900	5 388	Ersatzkessel Henschel 1915/13416
28	B1'n2t	Henschel	1901	5 878	
29	B1'n2t	Henschel	1901	5 879	
1"	Cn2t	Henschel	1916	13 788	
2"	Cn2t	Henschel	1916	13 789	
3"	Cn2t	Henschel	1916	13 790	
4"	Cn2t	Henschel	1918	16 395	
5"	Cn2t	Henschel	1918	16 396	
6"	Dh2t	O & K	1931	12 347	
7"	Dh2t	O & K	1931	12 348	
8"	Dh2t	O & K	1931	12 349	
9"	Dh2t	O & K	1931	12 350	
10"	Dh2t	O & K	1931	12 738	
11"	Dh2t	O & K	1931	13 216	
30	Dh2	„LOWA" Babelsberg	1949	15 724	
15"	Dh2t	LKM	1951	30 001	
16"	Dh2t	LKM	1951	30 002	
17"	Cn2t	LEW	1951	16 330	
19"	Cn2t	LEW	1951	16 331	später Lok 18"'
12"	1'E1'h2t	LKM	1953	32 020	wie DR-Reihe
13"	1'E1'h2t	LKM	1953	32 021	99^{77}
19"'	Dh2	LKM	1954	118 073	wie ehem. DR-Lok
20"	Dh2	LKM	1954	118 074	99 1401

1 18": ex. 26, Ersatzkessel (Henschel 1910/12617)

Im Laufe der Jahre wurden darüber hinaus eine Reihe gebrauchter Dampflokomotiven aufgekauft, da die Bessemerei aufgrund beschränkter Brückenprofile nur kleinere Bauarten einsetzen konnte.

Die dafür geeigneten Lokomotiven 1"—5", 21"—25", 28 und 29 benötigte man wiederum dringend im Streckendienst. Auf die Einreihung in das herkömmliche Bezeichnungsschema wurde verzichtet (siehe Tabelle 2).
Die beiden letztgenannten Lokomotiven entsprachen aufgrund geringer Leistung nicht den Anforderungen. Über ihren Verbleib ist nichts bekannt.
Zur Unterstützung wurden außerdem einige Lokomotiven von der DR leihweise auf den Werkbahnstrecken eingesetzt. So fuhren hier u. a. die Loks 99 578, 99 596, 99 601, 99 762, 99 772, 99 774, 99 778 und 99 784. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind noch weitere Lokomotiven aus dem sächsischen Raum kurzzeitig ausgeliehen worden.
Für den Rangierbetrieb standen bereits vor dem zweiten Weltkrieg einige *Deutz*-Dieselloks zur Verfügung. Dazu gehörten u. a. auch 2 B'B'-Motorloks, die sowjetischer Herkunft und mit Ottomotoren ausgerüstet waren.
Zu Beginn der 60er Jahre wurde eine größere Anzahl von Dieselloks beschafft (siehe Tabelle 3).

Eine besondere Kuriosität stellte ein von *Artur Koppel* 1910 mit der Fabrik-Nr. 4263 gelieferter Zweikuppler dar. Diese Dampfspeicherlok bewältigte Rangierarbeiten auf dem sogenannten „Rollbahnhof" der Bahn I in Lutherstadt Eisleben.

Personenwagen

Das Werkbahnnetz eignete sich auch zur Beförderung der Arbeiter von und zu den Schächten, so daß bereits 1882 die ersten 8 Personenwagen beschafft worden sind. Danach folgten etwas später die sogenannten 1 1/2-stöckigen Personenwagen.

Bild 6 Güterwagen und Muldenkipper im Umladebetrieb Hettstedt
Foto: Kupfer, Repro: Lang

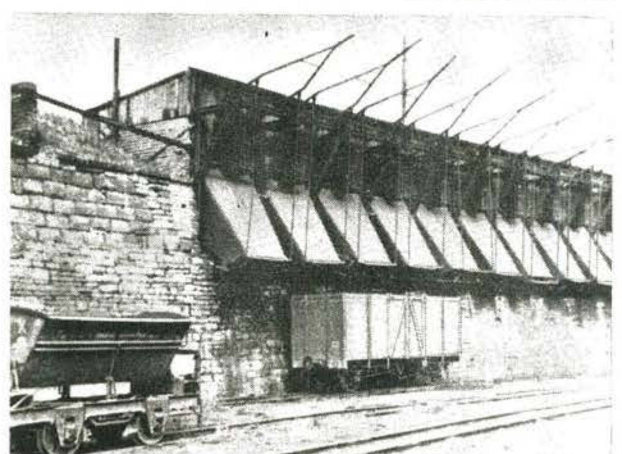


Tabelle 2: Gebraucht erworbene Lokomotiven

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Herkunft
„Vulcan"	Bn2t	Vulcan	1899	1710	ex. Stolper Kreisbahn 4^m 1943 von Dritten erworben
„Ernst"	Bn2t	O & K	1935	12596	gel. an A. Richter Treuburg/Ostpreußen, nach 1945 zunächst Jüterbog—Luckenwalder Kreiskleinbahnen
9775	Bn2t	O & K	1922	9775	Leihlok von Kleinbahn & Kraftwerk Pretzien/Elbe, dort 1964+
...	Bn2t	O & K	...	...	...

Tabelle 3: Diesselloks V 10 C

Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
30	LKM	1959	250177	
31	LKM	1961	250271	
32	LKM	1961	250276	
33	LKM	1962	250309	
34	LKM	1961	250275	Von den einzelnen Teilbetrieben später übernommen
35	LKM	1962	250308	
36	LKM	1961	250273	
37	LKM	1961	250272	
Bess.	LKM	1961	250274	

Im Laufe der Betriebsjahre wurden weitere Fahrzeuge bestellt. Die letzten Neuzuführungen erfolgten vom Waggonbau Gotha im Jahre 1951.
Der steigende Werkverkehr gab in den 50er Jahren Veranlassung, weitere Fahrzeuge zu beschaffen.
Von der Deutschen Reichsbahn übernahm die Werkbahn eine größere Anzahl von Reisezugwagen sächsischer Herkunft.
1972 folgten nochmals zwei bei der Rbd Dresden freigewordene Gepäckwagen.
Ein Teil dieser Wagen ist gemeinsam mit den 1918 bzw. 1921 an die Werkbahn gelieferten Fahrzeuge rekonstruiert und den Neubauwagen von 1951 angepaßt worden.

Güterwagen

Weitaus größer war der Umfang des Güterwagenparkes. Eine tabellarische Zusammenfassung dieser auf den Werkbahnen eingesetzten Fahrzeuge würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen.
Deshalb werden die einzelnen Wagengenerationen nur kurz vorgestellt.
Die ersten 136 in *Breslau* (Wrocław) und *Würzburg* gebauten Wagen waren nur 3000 mm lang und hatten einen Achsstand von 1500 mm. Später folgten ebenfalls zweiachsige offene Wagen mit einer Länge von 5200 mm und einem Achsstand von 2200 mm.
Auch die danach gelieferten Wagen wurden überwiegend in Breslau gebaut. Mit der weiteren Entwicklung standen zunehmend längere Fahrzeuge, die auch eine größere Tragfähigkeit aufwiesen. Das Rückgrat zur Minern- und Zwischenproduktenförderung bildeten die in größerer Stückzahl beschafften Muldenkipper. Ein Teil dieser Wagen erhielt Druckluftbremsen, da die z. T. benutzten Strecken größere Steigungen aufwiesen. Die meisten Muldenkipper hatten ein Fassungsvermögen von 2 oder 3 t, die Mulden für den Transport von Rohstein jedoch 7,5 t.
1931 wurden zur Abwicklung einer rationelleren Technologie 26 Rollwagen und auch Sattelbodenwagen angeschafft. 1936 folgten weitere. Obwohl in den 50er Jahren weitere Rollwagen gebaut worden sind und auf der Werkbahn zum Einsatz kamen, reichten sie noch immer nicht aus, um die nach dem zweiten Weltkrieg gestiegenen Transportaufgaben zu bewältigen. Daher wurden auch leihweise von der DR derartige Fahrzeuge angefordert und verwendet.
Nach dem zweiten Weltkrieg mußte außerdem der übrige Güterwagenpark erneuert und erweitert werden.
Neben den bereits eingesetzten Wagentypen wurden 1951 und 1959 auch Sattelbodenwagen vom *Waggonbau Gotha bzw. Staßfurt* geliefert. Ein Teil dieser Fahrzeuge diente Kohletransporten.
Aus Jugoslawien folgten 1964 und 1965 Einseitenkipper mit einer Tragfähigkeit von 25 t.
Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß darüber hinaus noch in den Jahren 1972 bis 1979 GGw mit den ehemaligen DR-Nr. 97-14-99. 97-15-05, 97-09-86 und 97-09-89 übernommen worden sind.

Anmerkung

Die ständige Neuzuführung von Fahrzeugen veranlaßte 1933 die Werkbahnleitung ein neues Nummernschema einzuführen. Teilweise entstanden bei Erfassung des Güterwagenparkes Doppelbesetzungen, die zu Verwechslungen führten und nicht mehr zu verantworten waren.
Für die 750 mm-spurige Werkbahn wurde folgendes Bezeichnungssystem entwickelt und angewendet:

Lokomotiven	0001—0030
Personenwagen	0031—0090
Güterwagen	0091—2000

Aus Gründen der besseren Übersicht ist darauf verzichtet worden, die sich daraus ergebenden Bezeichnungen aufzunehmen. Sie wurden lediglich bei den nach 1933 erfolgten Wagenzuführungen ggf. berücksichtigt.

Tabelle 4: Reisezugwagen

Nr.	1—8	9—18	19—34	35—43	—	0069—0086
Hersteller	Breslau	...	Breslau	Ammendorf	Ammendorf	Gotha
Baujahr	1882	...	1901	1918,192.	1940	1951
LüP (mm)	7800	8000	11800	wie	wie	11000
Achsstand (mm)	5000	5200[1]	8000[1]	Wagen	Wagen	8000[1]
Breite (mm)	1750	2000	1750	19—34	19—34	2000
Gesamthöhe über SO (mm)	2800	3500	3090			3065
Sitzplätze	26	30	40			38
Bremse	Hand	Hand	z. T. Luft			Hand/Luft

[1] Drehzapfenabstand

Tabelle 5: Gebraucht erworbene Reisezug- und Gepäckwagen

1. Nr. b. d. Werkbahn	0087	0088	0089	0090	0091	0092	0093	17—01[1]	17—03[1]
Übernahme	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1972	1972
Hersteller	Werdau	Zwickau	Bautzen	Werdau	Werdau	Bautzen	Bautzen →		
Baujahr	1924	1925	1918	1914	1922	1908	1922	1918	1932

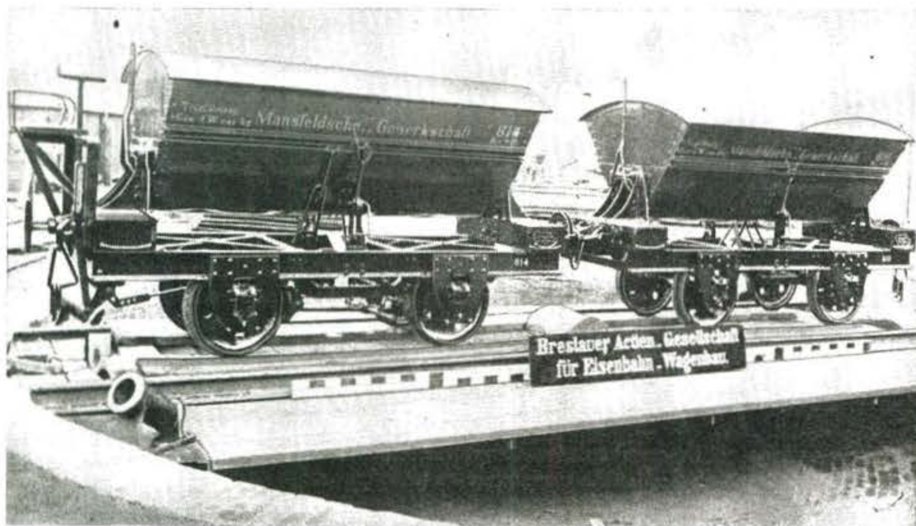


Bild 7 Muldenkipper für 3t Lademasse *Repro: Lang*



Bild 8 Der 1 1/2 stöckige Personenwagen (Werkfoto) *Repro: Nickel*

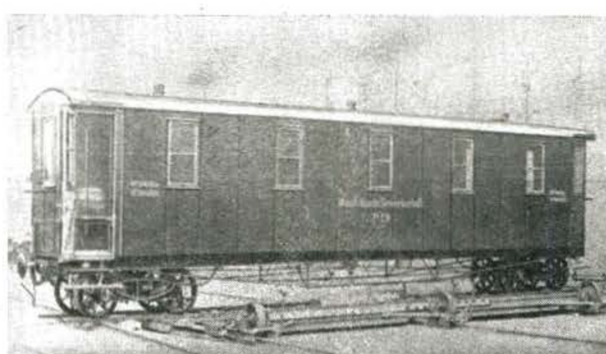


Bild 9 Personenwagen Nr. 19 in der Waggonfabrik Breslau (Wrocław) *Repro: Lang*

Umladebetrieb in Mansfeld (Klostermansfeld)

Neben einem Freiladegleis war hier für den Kohle- und Koksumschlag ein spezielles Brückenbauwerk vorhanden, auf dem mittels einer darauf montierten Schiebebühne die Staatsbahnwagen zur Stirnwandwaggonkippe gebracht wurden. Schmalspurseitig bestand ein 8gleisiger Bahnhof mit regem Rangierbetrieb. Etwa 1920 wurde der Normalspuranschluß zum Sägewerk als Ersatz des Gleises der ehemaligen *Elektrischen Kleinbahn* errichtet.

Umladebetrieb in Hettstedt

Ursprünglich bestand lediglich ein regelspuriges Freiladegleis, neben dem parallel das Schmalspurgleis lag. Später wurde ein Umladebunker errichtet, mit dem die Massenschüttgüter Kohle und Koks aus den Staatsbahnwagen unter Ausnutzung des natürlichen Gefälles in die Werkbahnwagen umgeladen worden sind.
Im Laufe der Jahre entwickelten sich die Umladebetriebe zu Übergabestellen. Regelspurige Güterwagen wurden auf den Spurwechselbahnhöfen Eisleben, Hettstedt und Helbra auf Rollfahrzeuge umgesetzt. Regelspuranschlüsse bestehen darüber hinaus noch heute in Klostermansfeld, Sangerhausen und Niederröblingen. Der Bahnhof Klostermansfeld und der Anschlußbahnhof Helbra liegen so dicht beieinander, daß das Vorsignal zum Einfahrsignal A des Bahnhofs Helbra im verkürzten Bremswegabstand angebracht werden mußte. Im Anschlußbahnhof Helbra, Werk August-Bebel-Hütte, verfügt die Werkbahn über einen 84-t-Stirnwandkipper. Der Waggonkipper sowie moderne Band- und Bunkeranlagen bewältigen die Ent- und Umladevorgänge.

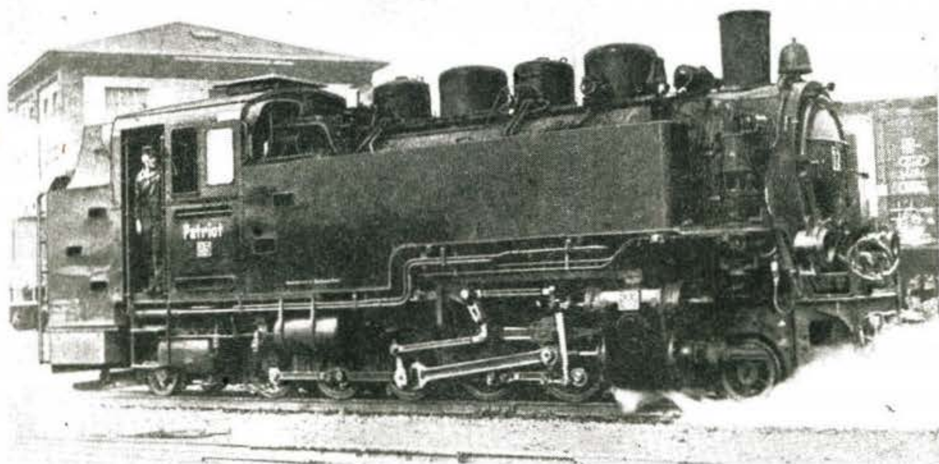
Reparaturwerkstätten

Die erste Reparaturwerkstatt für Lokomotiven und Wagen wurde 1883 in Betrieb genommen. Zunächst errichtete man 2 Lokschuppen, in denen die zur Reparatur abgestellten bzw. die in Reserve stehenden Loks aufbewahrt worden sind. Über eine Schiebebühne war die Lokwerkstatt zu erreichen, an die sich die „Wagen-Weichen- und Waagen-Werkstatt“ mit Malerei anschloß. Diese Anlagen ermöglichten völlig selbständige Reparaturleistungen ohne Inanspruchnahme Dritter.
Um für eine neue Lokreparaturhalle Platz zu schaffen, wurde 1954 einer der beiden Lokschuppen abgerissen. Die

Bild 10 En2t-Lokomotive von Orenstein & Koppel noch als „Hecktenderlok“ *Repro: Röper*



Bild 11 Eine 1'E1'h2t aus jüngster Zeit *Repro: Lang*



Ende der 60er Jahre neu errichtete Schiebebühne ermöglichte es, alle schadhaften schmal- und regelspurigen Fahrzeuge in den Reparaturhallen unterzubringen. An Stelle des östlichen Werkstatttraktes entstand eine moderne und über 8 Gleise verfügende Reparaturhalle. Hier werden heute sämtliche Raparaturen an Lokomotiven und Wagen ausgeführt.

Sicherungstechnik

Die meisten Hütten- und Schachteinfahrten sowie Kreuzungsbahnhöfe hatten Einfahrsignale, die jedoch recht unterschiedliche Bauformen aufwiesen. Einige Signale entsprachen fast den bei der DR üblichen Vorsignalen, hatten jedoch die Bedeutung eines Hauptsignales. Analog existierten auch Formhauptsignale, wie sie bei der DR Verwendung finden.
Die auf den Stationen Leimbach, LL 81, Bockstal, Wartehalle, Krughütte, Ernstschacht und Kochhütte vorhandenen Weichen wurden über Seilzüge fernbedient.
Nach 1945 erhielten alle Einfahrten Lichtsignale. Zusätzlich bekam die Station Bockstal, wo bisher nur ein Einfahrsignal aus Richtung Osten vorhanden war und die Richtungen Westen und Süden lediglich mit der Kelle (Handhabe) gesichert wurden, komplette Signalanlagen. Alle schienengebundenen Straßenübergänge mußten mit Warnlichthaltanlagen gesichert werden. Auf einigen Stellwerken verschwanden die Hebelbänke und die Weichen erhielten elektrische Antriebe. Die wichtigsten Bahnhöfe rüstete man mit Ausfahrsignalen und Weichenheizungen aus.

Bild 12 B1'n2t und Bn2t Lokomotiven *Repro: Röper*



Brücken

Insgesamt existierten im Netz der Werkbahn 23 Brücken verschiedenster Konstruktion. Interessant war die Tatsache, daß eine Brücke der *„Elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier"* dazu diente, die Strecke Umladebetrieb Mansfeld—Ernstschacht zu überqueren. Im Laufe der Betriebsjahre mußten verschiedene Brücken entweder verstärkt oder durch Neubauten ersetzt werden.

Schlußbemerkungen

Der teilweise sehr ausführliche Beitrag soll gleichzeitig ein Dank an alle sein, die bei der Werkbahn beschäftigt waren oder noch sind.
Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben, jedoch sind die Freunde der Eisenbahn in und um Klostermansfeld bemüht, an der ständigen Vervollkommnung dieses Stückes interessanter Eisenbahngeschichte zu arbeiten.
Rufen wir also der Bahn, auch wenn sie einmal durch andere Verkehrsträger abgelöst wird, den alten Bergmannsgruß „Glück Auf" zu!
Für die Unterstützung bei Erarbeitung dieses Beitrages sei den Herrn Franz Helbig†, Karl Kupfer, Helmut Lang, Röper, Schröder, Nickel und Malke gedankt.

*Allen Lesern
wünscht die Redaktion
angenehme Festtage
und ein gesundes
Neues Jahr!*

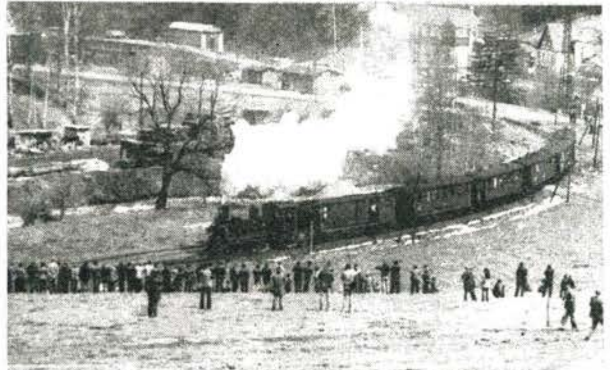


Bild 1 Anläßlich der Sonderfahrt des BV Dresden (Dresden–Großbothen–Glauchau–Dresden) am 7. Juni 1980 kam auch die in Glauchau stationierte 58 3047-6 vor dem Sonderzug zum Einsatz. Die Aufnahme entstand in der Nähe von Erren.
Foto: G. Friese, Wolfen

Bildauswahl von DMV — Sonderzugfahrten 1980

Auch im ersten Jahr des neuen Jahrzehnts wurden wieder zahlreiche Sonderfahrten aus verschiedenen Anlässen durch den DMV organisiert. Ständig nimmt die Zahl der Teilnehmer an diesen Veranstaltungen zu. Desto mehr verwundert es, daß sich immer nur ein Bruchteil dieser Eisenbahnfreunde an Fotowettbewerben des DMV beteiligt. Die von der Redaktion getroffene Bildauswahl erhebt auch diesmal keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

2



3



Bild 2 Nach wie vor ist die Schmalspurbahn Wolkenstein–Jöhstadt ein beliebtes Fotoobjekt. Anläßlich einer vom BV Berlin organisierten Sonderfahrt am 3. Mai 1980 waren auch hier wieder zahlreiche Eisenbahnfreunde unterwegs.
Foto: P. Kasperzek, Sebnitz

Bild 3 Inzwischen haben die LVT der BR 171 auch schon einige Jahre auf dem „Buckel". Am 10. Mai 1980 fuhr eines dieser Fahrzeuge u. a. zwischen Bautzen und Rathmannsdorf speziell für die Triebwagenfreunde.
Foto: P. Kasperzek, Sebnitz

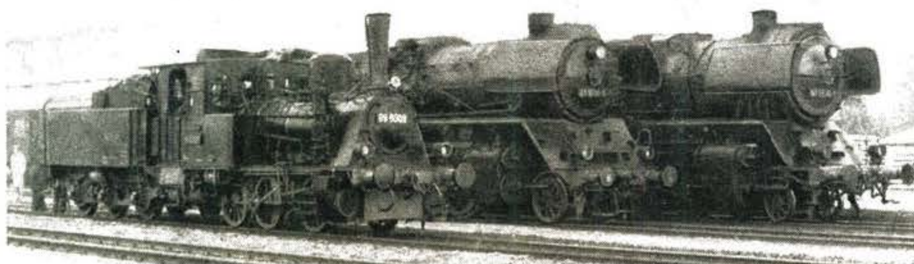


Bild 4 Auf den noch vorhandenen Schienensträngen der ehemaligen Altmärkischen Kleinbahnen waren zahlreiche Eisenbahnfreunde am 17. Mai 1980 unterwegs. U. B. z. eine Lokparade auf dem Bahnhof Klötze (v. l. n. r. 89 6009, 41 1074 und 50 3576).
Foto: R. Taege, Brandenburg



5



6

7



8



Bild 5 Am 17. Mai 1980 führten die Stendaler Eisenbahnfreunde den Exkursionsteilnehmern dieses „aufgemöbelte Unikum" vor.

Foto: R. Taege, Brandenburg

Bild 6 Lok 38 205 vor dem Dresdner Sonderzug bei Göhren am 7. Juni 1980

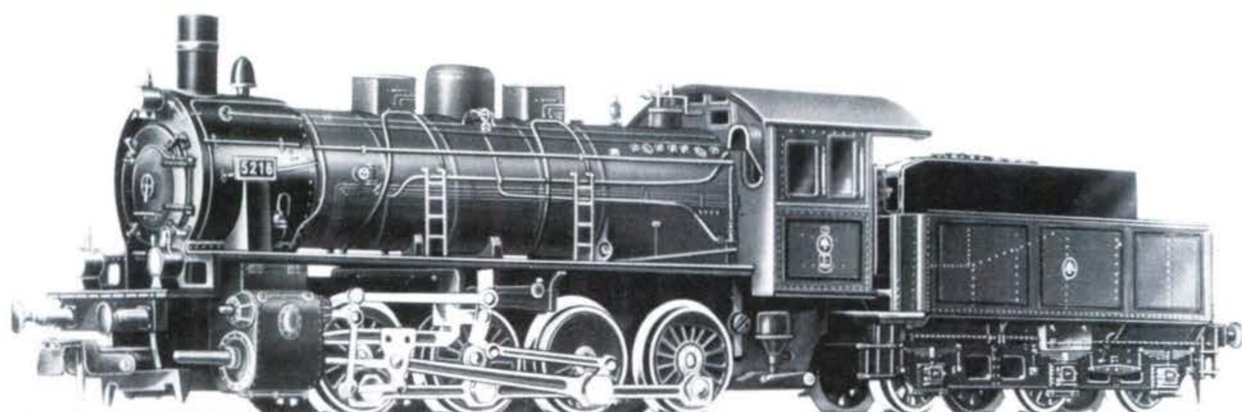
Foto: G. Friese, Wolfen

Bild 7 Sonderzug, gezogen von der nunmehr berühmten 89 6009 kurz vor Klötze am 17. Mai 1980

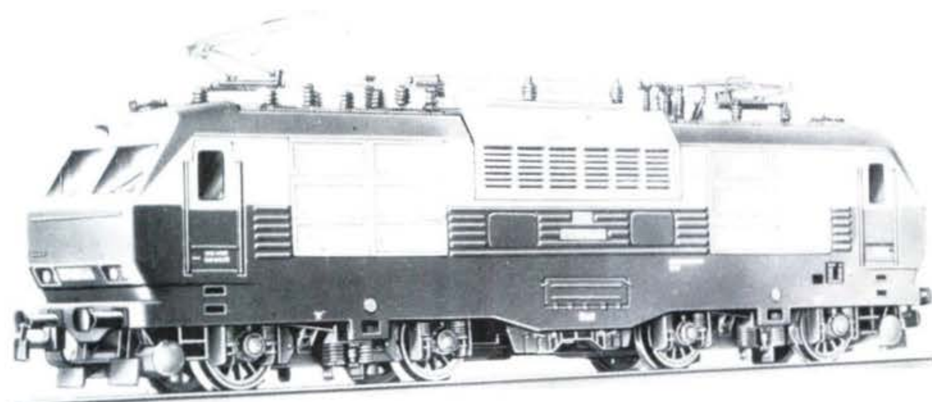
Foto: G. Friese, Wolfen

Bild 8 Anläßlich des 90jährigen Jubiläums der Nebenbahn Torgau–Pretzsch–Pratau verkehrte die Lok 86 001 mit einem Sonderzug am 29. Juni 1980, hier bei einer Scheinfahrt auf dem Hp Wörblitz.

Foto: P. Polaschek, Torgau



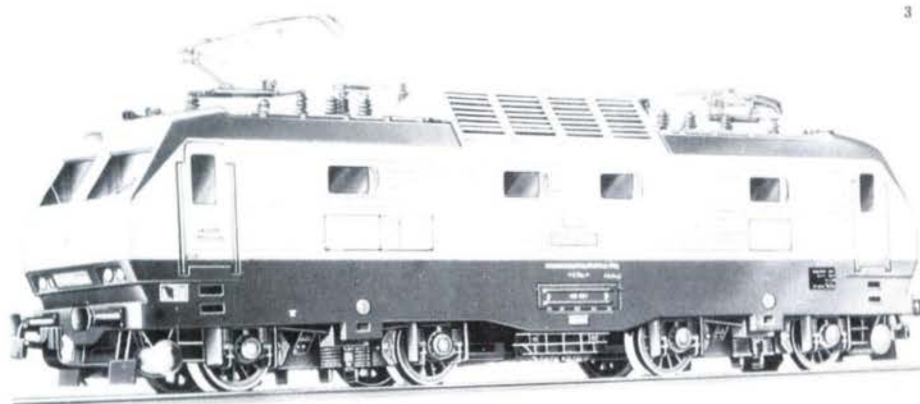
1



2

3

Modell-eisenbahn-report





4

Modelleisenbahnreport

Zur Leipziger Herbstmesse vom 31. August bis 6. September 1980 boten die Betriebe der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen, Modellbau und Zubehör der VVB Spielwaren der DDR folgende Neu- und Weiterentwicklungen an:

Triebfahrzeugmodelle

H0-PIKO-Modell der Güterzuglokomotive G 8[1] der K.P.E.V. (Bild 1):

Bei dieser Neuheit wurde nicht etwa das Modell der Güterzuglokomotive BR 55 der DR als neue Farbvariante herausgebracht, sondern ein in vielen Details verändertes Modell. So ist die Stirnseite der Lokomotive genau dem Vorbild nachgestaltet. In der Rauchkammertür ist das Handrad beispielsweise extra eingeklebt; drei Nachbildungen von Petroleumlaternen ergänzen die neue Stirnansicht. Dabei ist die dritte Laterne — an der Rauchkammer — kleiner als die auf der Pufferbohle. Selbstverständlich sind die Pufferbohlen der Lok und auch des Tenders mit Stangenpuffern versehen. Die Rückseite des Tenders wurde ebenfalls neu gestaltet einschließlich der Pufferbohle, auf der zwei Petroleumlaternen verankert sind.
Die Farbgebung von Lok und Tender entspricht der der K.P.E.V.: schwarze Rauchkammer und schwarzer Tenderaufsatz; olivgrüner Kessel, Tender und Zylinderblock sowie olivgrünes Führerhaus; braunes Führerhausdach.
Tender, Führerhaus und Zylinder sind mit rot-schwarzroten Zierstreifen versehen. Die in ihrer Kleinheit ausgezeichnet wiedergegebenen Schilder am Tender, Führerhaus und an der Rauchkammer (auf dem Eigentumsschild mit dem Adler kann man mit bloßem Auge die Buchstaben K.P.E.V. erkennen!) sind der „Clou“ dieses neuen PIKO-Modells. Die erhabenen Buchstaben der schwarz gespritzten Schilder sind golden abgesetzt, so daß die Schilder den Messingschildern des Vorbilds täuschend ähnlich sind!

PIKO-Modelle der ES 499.0 und E 499.2 der ČSD

Speziell für die Modelleisenbahnfreunde in der benachbarten ČSSR, aber auch für andere Ellok-Liebhaber erschien vor einiger Zeit vom VEB Kombinat PIKO zunächst das Modell der Zweisystem-Schnellzuglokomotive ES 499.0 (Bild 2) der Tschechoslowakischen Staatsbahn in der Farbgebung blau/elfenbein. Diese Farbgebung weist das Vorbild bei den ČSD als Zweisystemlokomotive aus; d. h. es kann sowohl auf Strecken mit 3-kV-Gleichstrom, als auch auf Strecken mit 25-kV/50-Hz-Wechselstrom eingesetzt werden. Das PIKO-Modell ist sehr detailliert dem Vorbild nachgestaltet. Besonders fallen die sorgfältig konstruierten und funktionsfähigen, federnden Einholm-Dachstromabnehmer auf. Hervorzuheben ist dabei, daß die Stromabnehmer erstmals bei einem PIKO-Modell vorbildgetreu lackiert sind. Überhaupt ist festzustellen, daß das Dach und die darauf befindlichen Armaturen und Isolatoren bestens nachgebildet sind. Farbgebung und Beschriftung des Modells sind sauber und vollständig. Die Stirnlampen sind beleuchtet, wobei das Spitzensignal mit der Fahrtrichtung automatisch wechselt. Exakt nachgebildet sind auch die Drehgestellblenden. Die Stirnfenster sind mit imitierten Scheibenwischern versehen.
Das Modell ist mit dem gleichen Getriebe und Motor aus-

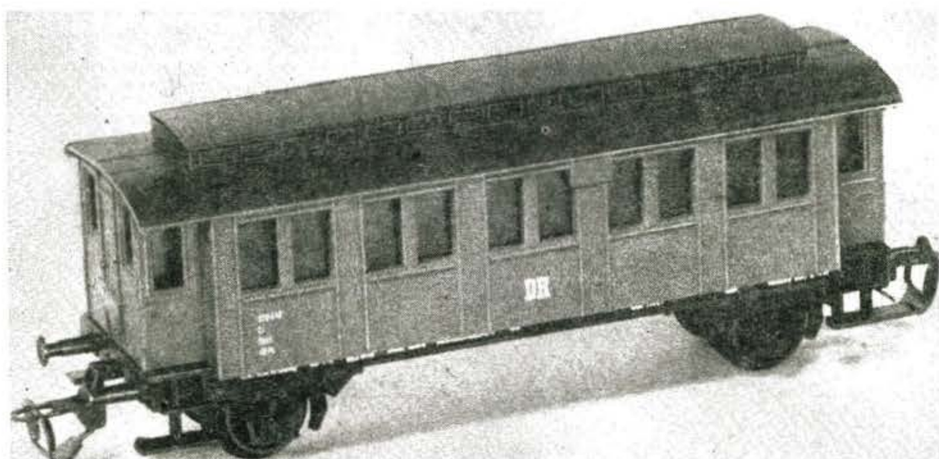


Bild 5 Modell des Ci Pr 91

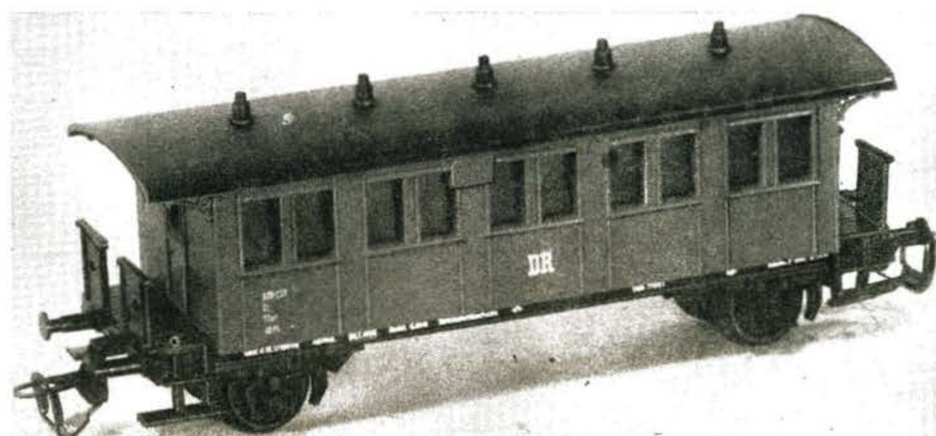


Bild 6 Modell des Ci Pr 93

gerüstet wie die BR 130, wobei ein Radsatz des Triebdrehgestells mit Haftreifen belegt ist.
Neben dem beschriebenen Modell ist jetzt auch die 3-kV-Gleichstromvariante der ČSD als PIKO-Modell erschienen. Selbstverständlich trägt dieses Modell die andere Baureihenbezeichnung „E 499.2" (Bild 3). Die vorbildgetreue Farbgebung grün/elfenbein verleiht der Lokomotive ein völlig neues Aussehen.

TT-Diesellok-Modell BR 110 der DR (Bild 4):

Das vorbildgerecht detaillierte und mit einem leistungsstarken Motor ausgestattete Modell besitzt gute Fahreigenschaften. Ein Radsatz mit Haftbelag und die ausgewogene Ballastierung ermöglichen eine ausreichende Zugkraft.
Die Beleuchtung der Stirnseiten ist imitiert.

Wagenmodelle

2achsige TT-Oldtimer-Personenwagen (Bilder 5 und 6):

Diese Modelle sind vorbildgerechte, sehr gut detaillierte Nachbildungen der Personenwagen Ci Pr 91 bzw. 93 mit geschlossenen bzw. offenen Bühnen. Die Farbgebung der Wagenkästen ist grün. Die Kupplungen sind auswechselbar.

2achsiger TT-Expreßgutwagen (Bild 7):

Das Modell ist eine vorbildgerechte, sehr gute Nachbildung des im Raw „Einheit" Leipzig hergestellten gedeckten Einheitsgüterwagens. Der braune Wagenkasten des Modells ist mit eingesetzten Lüfterklappen versehen. Die Kupplung ist auswechselbar.

Gebäudemodelle

H0-Bausatz „Bürgerhaus" (Bild 8):

Dieses neue Modell bereichert die Stadtbautenserie um ein weiteres ansprechendes Gebäude. Besonders erwähnenswert ist der leichte Aufbau des Modells.

TT-Bausatz „Eckhaus" (Bild 9):

Der Bausatz erweitert das Sortiment kleinstädtischer Wohn- und Geschäftshäuser um ein ansprechendes Modell.

Sortiment „Häuser" (Nenngröße N):

Das Sortiment besteht aus den folgenden Artikeln: Bahnhof „Bad Goldach" 1720 × 580 mm, Eigenheim 860 × 830 mm, Eigenheim mit Garage 860 × 680 mm, Wohnhaus 770 × 440 mm und Kirche 860 × 680 mm. Die fertig aufgebauten Modelle erweitern das Gebäudemodelle-Sortiment.

Sonstiges Zubehör

Ein- und zweigleisiges H0-Tunnelportal (Bilder 10 und 11):

Die beiden Bausätze ermöglichen eine modellgerechte Landschaftsgestaltung, wobei diese durch variabel einsetzbare Mauerteile zur Anpassung an die jeweilige Geländeform vorteilhaft gefördert wird.

IFA W 50 mit Stahlleichtbaukoffer in Nenngröße H0 und TT (Bild 12):

Die großtechnischen Vorbilder dieser dekorierten Modelle werden im VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde hergestellt. Die beiden Lkw-Modelle sind Entwicklungsvarianten der W-50-Modelle mit Pritsche von hoher Modelltreue. Die Rückfront der Kofferaufsätze können durch eine zweiflügelige Tür geöffnet werden; die rechte Tür der Fahrerhäuser ebenfalls. Scheinwerfer und Blinkleuchten der Miniaturfahrzeuge sind farblich abgesetzt.

H0-Bausatz „Blocksignal für Standardgleissystem":

Das Erzeugnis besteht aus den Teilen Blocksignal, Trenngleisstück und Schaltgleisstück. Sie ermöglichen einen automatischen Blockstreckenbetrieb auf Modelleisenbahnanlagen mit Standardgleisen der Nenngröße H0. Als Unterbau wurde ein dem neuen Standardgleissystem entsprechendes Thermoplastunterteil geschaffen, auf dem das U-Profil montiert wird. Der bewährte Doppelspulenantrieb mit Endabschaltung wurde beibehalten.

Gebogene Blechträgerbrücke für Standardgleissystem Nenngröße H0:

Unter Verwendung der beiden Blechträger 31 382 und 31 383 sowie des Stützpfeilers 31 004 vom VEB Berliner TT-Bahnen wurde eine Blechträgerbrücke geschaffen, die für die beiden Gleisradien 380 und 440 mm Standardgleissystem geeignet ist und den platzsparenden Aufbau einer Brücke im Kreisbogen ermöglicht.

Bild 7

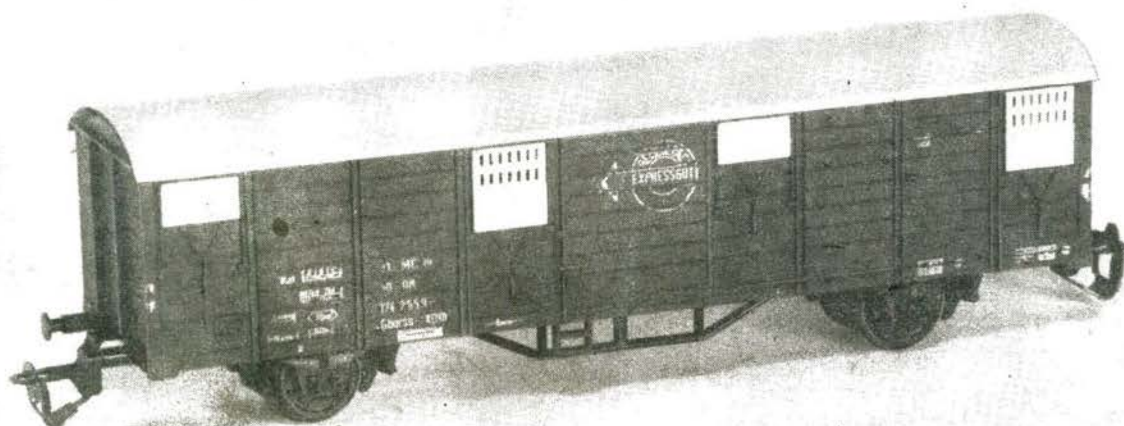




Bild 8



Bild 9

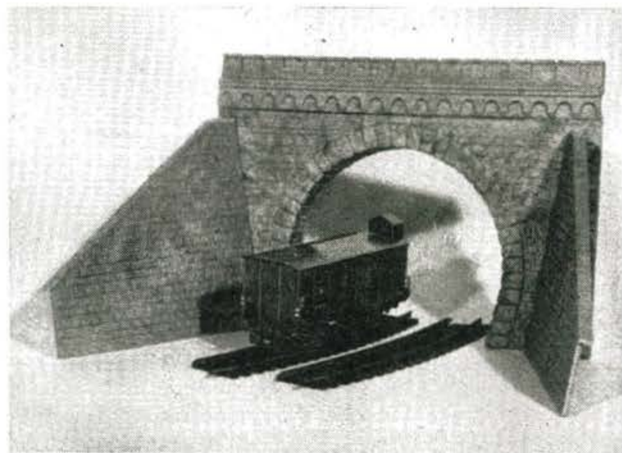


Bild 10 Zweigleisiges Portal



Bild 11 Eingleisiges Portal

Bild 12 Lkw W 50 in Nenngröße H0

Anlage mit Brücke für das Standardgleissystem Nenngröße H0:

Diese Anlage enthält zwei Sätze Stützpfeiler 1 ... 12, zwei Fußstücke für Brückenpfeiler, zwei Brückenpfeiler, zwei Bogenträger, eine Brückenfahrbahn, 47 Gleisstücke, eine Handschaltweiche rechts und eine Handschaltweiche links. Erwähnenswert ist der leichte Auf- und Abbau der einzelnen Teile der Anlage. Über eine Handschaltweiche besteht die Verbindung zu zwei parallelen Abstellgleisen, die durch eine Handstellweiche verbunden sind. Dadurch besteht die Möglichkeit, zwei Züge auf dieser Strecke einzusetzen; davon wird einer jeweils in einem Abstellgleis stehen.

Karton „Laubbäume" (Nenngröße N):

Mit den Laubbäumen, 400 Stück in einem Karton, können größere Waldflächen auf den Modellbahnanlagen gestaltet werden.



EGBERT KLUGE (DMV), Halle

Historische Straßenbahnen in Halle

Unsere Arbeitsgemeinschaft 6/38 „Historische Straßenbahnen" hat sich die Aufgabe gestellt, ehemalige Straßenbahnwagen der Halleschen Straßen- und Überlandbahn als historische Fahrzeuge zu erhalten und soweit wie möglich in den Originalzustand zu versetzen.

Im Jahre 1977 wurde unsere Arbeitsgemeinschaft von 5 Freunden gegründet. Bis Anfang 1980 erhöhte sich die Zahl der Mitglieder auf 17. Jedoch begannen bereits 1974 drei Straßenbahnfreunde den letzten noch vorhandenen Triebwagen der ehemaligen *Elektrischen Straßenbahn Halle—Merseburg* zu rekonstruieren. Dieses Fahrzeug wurde durch die Verkehrsbetriebe vor der Verschrottung bewahrt, wobei es jedoch bis zu diesem Zeitpunkt an Möglichkeiten für die Rekonstruktion fehlte. Heute gehören zu dem für die Rekonstruktion vorgesehenen Wagenpark 3 Triebwagen und 3 Beiwagen, von denen 2 Triebwagen und 1 Beiwagen unter Denkmalschutz stehen.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Wagen:

1. Triebwagen 78 der ehemaligen *Merseburger Überlandbahnen AG (MÜBAG)*
   Dieser, als erster unter Denkmalschutz gestellte Wagen wurde 1912 unter der Nr. 33 von der *Waggonfabrik Lindner* in Ammendorf an die *Elektrische Straßenbahn Halle—Merseburg* geliefert. Bei der Übernahme durch die *MÜBAG* erhielt er zunächst die Nr. 78 und später die Nr. 18. Im Jahre 1951 wurde der Wagen in das Nummernschema der *VEB(K) Straßenbahn- und Überlandbahn Halle* mit der Nr. 613 übernommen. 1967 erhielt das Fahrzeug die Nr. 613A, da die Nr. 613 mit einem Lindner-Vierachs-Triebwagen neu besetzt worden war. Doch 1968 wurde es bereits abgestellt.
2. Beiwagen 193 der *MÜBAG*
   Es ist der letzte Beiwagen der *MÜBAG*, der durch die Arbeitsgemeinschaft vor der Verschrottung gerettet worden ist. Er wurde 1941 von der *Waggonfabrik Lindner* gebaut. Die Serie von 8 Beiwagen (Nr. 191—198) wurde den 8 im Jahre 1940 ausgelieferten Triebwagen baulich angepaßt und waren gleichzeitig die letzten für die *MÜBAG* gebauten Wagen. Im Jahre 1951 erhielt das Fahrzeug die Nr. 753 und 1961 die Nr. 193. Dieser Wagentyp war im Rahmen der Planung eines deutschen Einheitswagens entstanden. Es ist der einzige vierachsige Wagen im historischen Wagenpark.
3. Triebwagen 410 der Städtischen Straßenbahn Halle, die am 1. November 1929 in die *Werke der Stadt Halle AG* (Wehag) eingegliedert worden ist.
   Der Triebwagen wurde 1928 von der *Waggonfabrik Lindner* gebaut. Dieser Wagentyp bildete 35 Jahre das Rückgrat des Triebwagenparkes in Halle. Insgesamt wurden in den Jahren 1925 bis 1931 in mehreren Lieferserien 71 Triebwagen gebaut. 1966 erhielt dieser Triebwagen die Nr. 1410, da die 400er Nummernreihe mit Neubaubeiwagen belegt wurde. Im Rahmen einer erneuten Umnumerierung erhielt er 1968 die Nummer 690. Die Holzbestuhlung wurde 1938—1940 gegen eine aus Polstersitzen ausgetauscht.
4. Triebwagen 151 der Städtischen Straßenbahn Halle
   Dieser ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Wagen gehörte zu einer 1926 von der *Waggonfabrik Schöndorf* in Düsseldorf gelieferten Serie von 10 Triebwagen (Nr. 151—160). Zuletzt war dieses Fahrzeug als Arbeitswagen TS 3 im Einsatz.
5. Beiwagen 260 und 269
   Diese beiden Beiwagen wurden 1924 von der *Waggonfabrik Niesky* für die Städtische Straßenbahn Halle gebaut. Insgesamt umfaßte diese Serie 15 Beiwagen (Nr. 256—270).

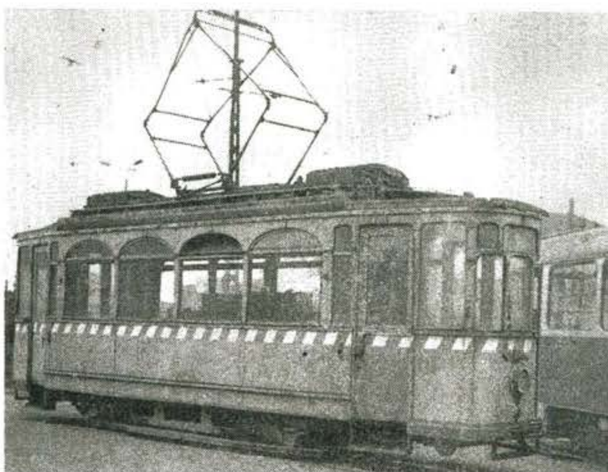
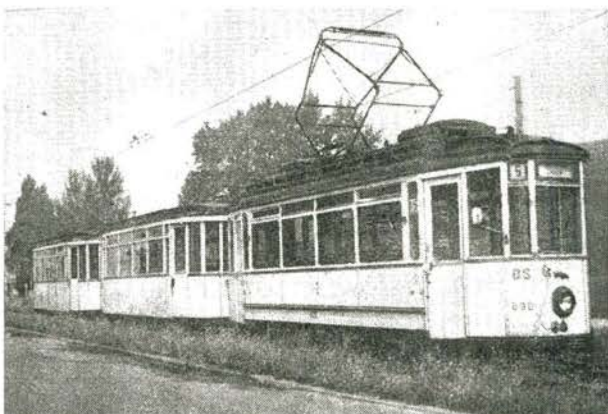


Bild 1 Arbeitswagen TS 3 ex Tw 151

Bild 2 Triebwagen 690 mit Bw 260 und 269 *Fotos: D. Moritz, Merseburg*



Zunächst begannen die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft, von denen 4 Freunde einen handwerklichen Beruf erlernten, mit den Rekonstruktionsarbeiten am Triebwagen 78.

Dieser Wagen stand mehrere Jahre im Freien. Daher litten die Holz- und Metallteile unter ständiger Nässeeinwirkung, so daß sich der Zeitaufwand für die Rekonstruktion beträchtlich erhöhte. So mußten u. a. beide Seitenwände demontiert werden, weil alle Fenstersäulen neu angefertigt werden mußten. Die ausgebauten Teile dienten als Muster für die Neuanfertigungen, da Detailzeichnungen fehlten. Die Zwischenwand im Wageninnern mußte ebenfalls erneuert werden. Sie wurde durch Wegfall der 2. u. 3. Klasse nicht mehr benötigt und im Rahmen einer Hauptuntersuchung entfernt. Beim Innenausbau kamen unter mehreren Farbschichten alte Mahagonileisten zum Vorschein.

Zu erwähnen wäre noch, daß einige Einzelteile von anderen Verkehrsbetrieben erworben worden sind, so Messingbeschlagteile von der Kirnitzschtalbahn und Schlitzpufferkupplungen aus Plauen.

Wir haben uns das Ziel gestellt, zum 100jährigen Jubiläum der Straßenbahn in Halle im Jahre 1982 die ersten Wagen der Öffentlichkeit vorzustellen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind allerdings noch große Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich.

THOMAS ZACH (DMV), Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Vom Bahnhof zum Lubstplatz

Auch in Guben fuhr einmal die „Elektrische"

Es dürfte gewiß nur wenigen Straßenbahnfreunden bekannt sein, daß auch im heutigen Wilhelm-Pieck-Stadt Guben eine Straßenbahn fuhr. Ihre Stillegung liegt schon weit zurück. Das Anliegen des folgenden Beitrages besteht darin, daß dieses interessante Nahverkehrsmittel nicht ganz in Vergessenheit geraten soll.
Nachdem das damalige Guben bereits Anschluß an drei Hauptstrecken hatte und eine Nebenbahnstrecke nach Forst im Entstehen war, wuchs auch das Bedürfnis, die Verkehrsprobleme innerhalb der Stadt zu lösen.
Es mußte eine Verbindung zwischen dem West- und Ostteil von Guben hergestellt werden, genauer gesagt, vom Bahnhof zum eigentlichen Mittelpunkt der Stadt. Guben war außerdem als Ausflugsziel mit seinen herrlichen Bergen bekannt. Der Straßenbahnbau war gleichzeitig der Anstoß zur Errichtung eines neuen Elektrizitätswerkes.
Am 24. Februar 1904 erfolgte die feierliche Einweihung der Gubener Straßenbahn. Das Depot wurde in der Bahnhofstraße, gegenüber der damaligen „Auto-Centrale" errichtet. Haltestellen befanden sich in der Bahnhofstraße (Schwanapotheke), auf dem Marktplatz und auf dem Zindelplatz. Die Streckenlänge betrug allerdings nur 2,9 km. Der Fahrdraht wurde mit 550 V Gleichstrom gespeist.
Bei der Bevölkerung erfreute sich die Straßenbahn großer Beliebtheit. Für einen Groschen konnten die Fahrgäste vom Bahnhof zum Lubstplatz fahren.
Dieser Tarif wurde jedoch nur bis 1918 beibehalten. Er erhöhte sich im genannten Jahr auf 15 Rpf und stieg im Inflationsjahr 1923 auf 80 Milliarden RM an. An einzelnen Tagen verschiedener Jahre war ein besonderer Ansturm zu verzeichnen. So zählte man am 22. September 1919 einen Beförderungsrekord von 7000 Personen.
Am 1. April 1920 betrug der Fahrpreis 25 Rpf, erhöhte sich jedoch schon 2 Monate später um 35 Rpf.
Erste Überlegungen zur Stillegung wurden bereits ab 15. Dezember 1927 angestellt, weil zu diesem Zeitpunkt die erste Omnibuslinie ihren planmäßigen Verkehr aufnahm. Doch bis zur Stillegung vergingen noch weitere 11 Jahre.
Bis zum Jahre 1937 wurden durch die Fahrzeuge 5,4 Millionen Kilometer zurückgelegt. Der ständig erweiterte Kraftverkehr zwang schließlich dazu, die Straßenbahn endgültig stillzulegen.
Ein besonders neuralgischer Punkt war das sogenannte Dreieck, an dem drei Straßen zusammentrafen.
Teils erfreut, teils traurig nahmen die Gubener am 8. Juni 1938 von ihrer „Elektrischen" Abschied.


1

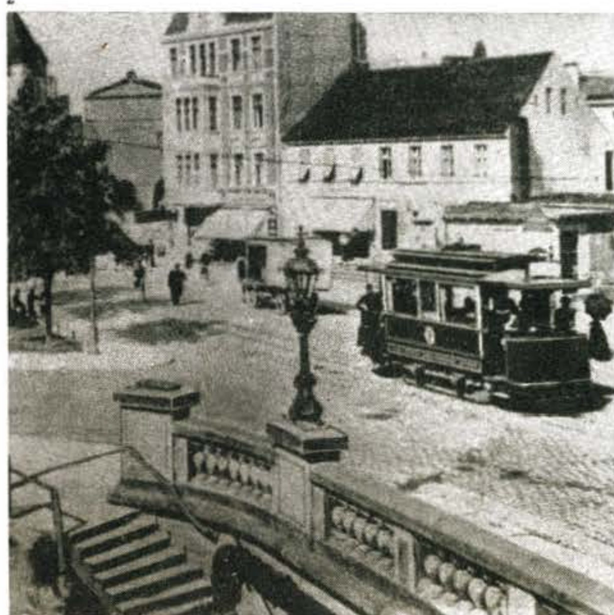
2


Bild 1 Blick auf das ehemalige Guben, links ein Tw der Straßenbahn um 1935

Bild 2 Straßenbahn in der Gubener Innenstadt am Dreieck um 1920
Fotobesch.: Th. Zach, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

So schottere ich

Zur Verwendung kamen Pilz-Gleise, die auf Schaumstoffunterlagen von ca. 2 bis 4 mm Dicke genagelt wurden. Die Schaumstoffunterlagen wurden auf Schwellenbreite zugeschnitten. Dann habe ich die Gleise mit Korkschotter, der mit einem Pinsel gleichmäßig verteilt wurde, bestreut. Der Korkschotter muß vorher aber noch die vorbildgerechte Farbgebung erhalten. Nachdem ich überprüft hatte, ob keine Schotterteile den einwandfreien Lauf der Fahrzeuge beeinträchtigen, konnte ich mit dem Verkleben beginnen. Geklebt wurde mit einem Gemisch aus 1/4 Teil Kaltleim und 3/4 Teilen Wasser. Diesen verdünnten Kleber habe ich mit einer Spritze, die es in jedem Fahrrad- bzw. Autobedarf-Geschäft für ca. 5,— M zu kaufen gibt, aus ca. 15 bis 20 cm Entfernung aufgespritzt und zwar soviel bis der Schotter vollkommen getränkt ist. Nach etwa 20 Stunden war das Schotterbett vollkommen ausgehärtet. Der Kleber trocknet glasklar; dadurch wurde eine Nachbehandlung der Schwellen nach dem Einschottern überflüssig.

Frank Heilmann (DMV), Cottbus

Der Punkt auf das i

Viele TT-Freunde werden sicher den Wunsch haben, auf ihren Modellbahnanlagen einen Schnellzug mit Innenbeleuchtung verkehren zu lassen. Dies gilt insbesondere bei „Nachtbetrieb", wozu sich die Wintermonate ja besonders gut eignen. Ich verwendete nicht die handelsüblichen Bausätze für Innenbeleuchtung (TT-Katalog 1976/77), sondern half mir selbst, indem ich einfache dünne Drähte installierte. Dies gestattete mir eine Besonderheit an dem Bahnpostwagen „Post m" anzubringen. Ich rüstete diesen Wagen mit einem Schlußsignal aus. Als Material benutzte ich dabei Plastlichtleiter. Der Aufwand ist sehr gering und die Installation äußerst einfach.

Man benötigt lediglich zwei Stück Plastlichtleiter von 58 mm Länge und ein Stück Pappe (Schreibblock). Als Werkzeug werden Schere, Rasierklinge und ein 2,2-mm-Bohrer benötigt (Durchmesser des Plastlichtleiters 2,35 mm). Das Oberteil des Bahnpostwagens wird vorsichtig vom Fahrgestell getrennt. Mittels des 2,2-mm-Bohrers werden die angedeuteten Schlußleuchten aufgebohrt. Danach stellt man aus Pappe einen kleinen Rahmen her (Maße und Ansichten sind der Skizze zu entnehmen).

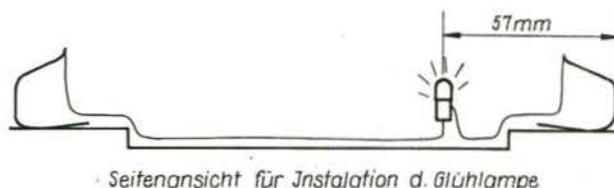
Dieser Papprahmen besteht aus einem Klebefalz und einem Fenster (Fenster mit Rasierklinge ausschneiden). Über dieses Fenster wird ein Stück rotes Bonbonpapier geklebt. Ist dieses recht hell, so werden 2 bis 3 Lagen übereinandergeklebt, bis eine zufriedenstellende rote Färbung vorhanden ist.

Die angeklebte Halterung für den Plastlichtleiter besitzt ein Langloch von 4 mm Länge und 2 mm Breite (ebenfalls mit Rasierklinge ausschneiden).

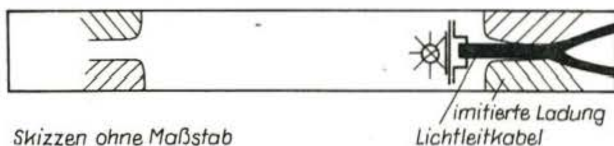
Der gesamte Rahmen wird nun unmittelbar vor der imitierten Ladung angebracht. Nach dem Trocknen des Leimes wird der Plastlichtleiter von außen durch die Bohrlöcher in die Halterung des Papprahmens geschoben. Der nach außen überstehende Rest des Plastlichtleiters wird mit der Rasierklinge abgetrennt. Ein Ankleben ist nicht notwendig, da der Lichtleiter durch die paßgerechte Bohrung genügend Halt hat.

Zur Beleuchtung des Wagens wird nun die Glühlampe so angeordnet, daß sie genau vor dem roten Fenster des Rahmens sitzt. Die Drähte zur Glühlampe müssen am Boden des Fahrgestells liegen, damit sie beim Aufsetzen des Wagenkastens nicht mit dem Papprähmchen in Berührung kommen und dieses zerstören. Zur besseren Montage habe ich die Schiebetüren am Wagenkasten angeklebt. Ebenfalls entfernte ich die Kupplung auf der Schlußlichtseite, da sie ja nun überflüssig geworden ist, denn dieser Wagen wird nun in jedem Fall als Schlußwagen laufen.

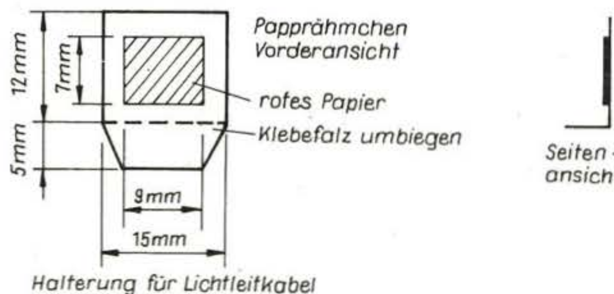
Andreas Richter, Freital



Seitenansicht für Jnstalation d. Glühlampe



Skizzen ohne Maßstab



Halterung für Lichtleitkabel





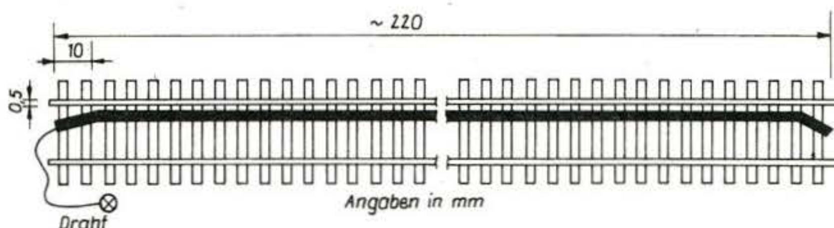
Verbesserte Stromzuführung bei der PIKO-01

Nach etwa halbjährigem einwandfreiem Betrieb zeigte mein Exemplar der BR 01 häufig ein stockendes Fahrverhalten und blieb immer öfter ohne ersichtlichen Grund stehen. Eine Reinigung der Räder und der verschiedenen stromführenden Kontaktzungen brachte keine Besserung.
Nach dem Ausbau des Schleppradsatzes der Lok und Abziehen des roten Unterteils des Führerhauses (nach Ausrasten der beiden Plastnasen im Führerhaus) zeigte sich die Ursache: Eine der beiden Spiralfedern, die die Verbindung zwischen der Deichsel des Hauptfahrwerkes und der Kupplungsstange herstellen, war „ausgeleiert" und garantierte keinen einwandfreien Stromübergang mehr. Die Stromzuführung von den Treibrädern zum Motor ist aber unerläßlich, da die für die Stromabnahme vorgesehenen Räder des Tenders die Haftreifen tragen.
Durch Anlöten der Federenden war der Fehler schnell beseitigt, da die Befestigungspunkte bereits die Form von Lötfahnen haben. Eine Beschädigung der Plastteile ist bei dem kurzen Lötvorgang nicht zu befürchten. Die rechtzeitige Beschaffung von Ersatzfedern erscheint trotzdem zweckmäßig.

D. Lange, Stahnsdorf

Selbstbau von Schaltgleisen

Da ich auf meiner Anlage sehr viele Besetztanzeigen benötige, stellte ich mir Kontaktgleise her. Diese Gleise haben den Vorteil, daß Relais eingespart werden und auf elektronische Bauelemente verzichtet werden kann. Die sehr zuverlässig funktionierenden Gleise wurden in Tunnelstrecken eingebaut, so daß sie nicht das Aussehen der Gleisanlage beeinträchtigen.
Fertigungshinweise:
Zwischen einem Trenn- und Unterbrechergleis habe ich ein 2/1-Gleis eingefügt. Es wird ein Stückchen Pilz-Selbstbaugleis abgesägt (Länge ca. 220 mm), um eine sichere Kontaktgabe zu erreichen und damit auch längere Loks nicht über den Kontakt hinauszufahren. Das Pilzprofil wird an der unteren breiten Seite 10 mm vom Rand eingefeilt und leicht nach innen gebogen. Jetzt werden von dem TT-Gleis die Schienenlaschen innen mit einem Messer abgeschnitten. Das Pilzprofil



wird am Schienenkopf mit Plastekleber eingestrichen und dann mit dem Schienenkopf auf das Schwellenband von dem TT-Gleis aufgeklebt. Ein Stück Blech von 0,5 mm Stärke wird vorher als Distanzstück zwischen Schiene und Profil eingelegt. Sitzt das Schienenprofil fest, wird ein Stückchen Draht angelötet und fertig ist das Schaltgleis für die Besetztanzeige.

Klaus Marre, Dessau

Weichen mit durchgehender Radführung

Als ich Ende der 50er Jahre in zweiter Generation eine neue H0-Modelleisenbahnanlage begann aufzubauen, widmete ich der Konstruktion meiner Eigenbauweichen besondere Aufmerksamkeit, denn sicher durchfahrbare Weichen bilden eine wichtige Voraussetzung für einen störungsfreien Fahrbetrieb. Gegenüber den 30er Jahren lagen durch die inzwischen erfolgte Normung (NEM) zwar ausgereifte Weichenkonstruktionen für Modellbahnen vor, ihre Fahrsicherheit ist aber nur bei genauer Einhaltung der Radnormen gewährleistet. Ich beabsichtigte aber damals auch zahlreiche ältere Fahrzeuge mit nicht genormten Radsätzen auf der Anlage mit einzusetzen und entwickelte deshalb zwei Weichenkonstruktionen, welche unabhängig von der Radnormung — insbesondere auch bei unterschiedlichen Spurkranzhöhen — einen sicheren Fahrbetrieb ermöglichen. Sie erfordern kein Auflaufen des Spurkranzes im Herzstückbereich, sondern besitzen eine durchgehende Radführung und auch eine durchgehende Stromversorgung. Da diese über viele Jahre bewährten Weichenkonstruktionen auch für die inzwischen stärker aufkommenden Fein-Normen mit ihren sehr

Bild 1 Weiche mit beweglichem Herzstück in Stellung „Geradeausfahrt"

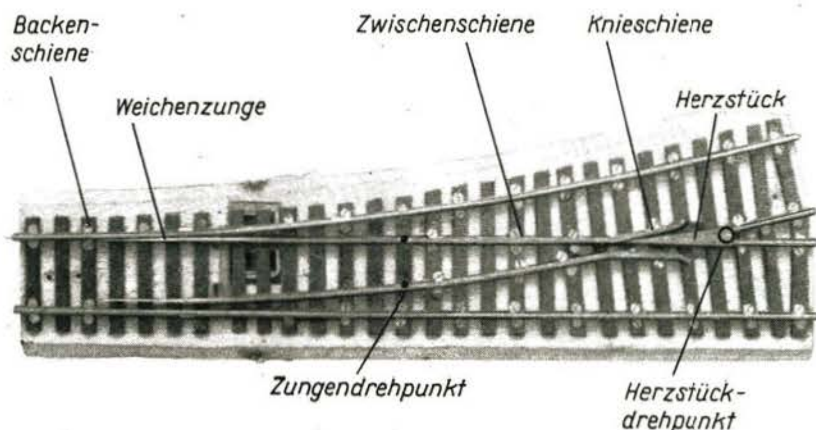
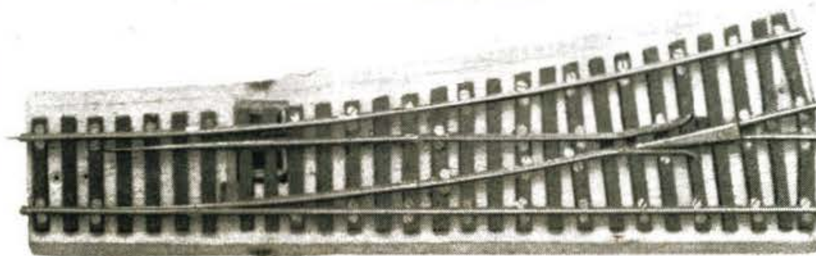


Bild 2 Weiche mit beweglichem Herzstück in Stellung „Bogenfahrt"



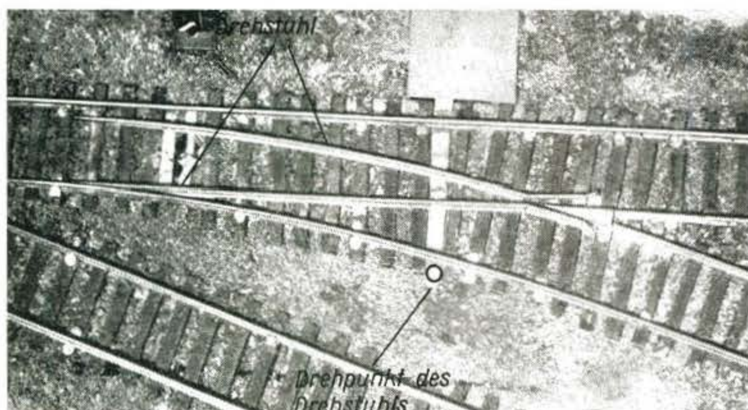


Bild 3 Weiche mit Drehstuhl in Stellung „Geradeausfahrt"

Bild 4 Weiche mit Drehstuhl in Stellung „Bogenfahrt"

niedrigen Spurkranzhöhen von Interesse sein dürften, soll hier einmal kurz darüber berichtet werden. Als erste baute ich Weichen mit beweglichem Herzstück, wie man sie in neuerer Zeit auch versuchsweise bei der DR vor allem auf Schnellfahrstrecken findet. Bild 1 zeigt eine solche Weiche in Geradeausfahrt und Bild 2 in Bogenfahrt. Das keilförmige Herzstück ist aus Metall gefertigt und an seinem stumpfen Ende um einen Stift drehbar gelagert. Durch ein unter oder verdeckt neben dem Gleis befindliches Gestänge wird das Herzstück von den Weichenzungen aus so mitbewegt, daß es federnd jeweils an einer Knieschiene anliegt. So entsteht eine durchgehende Radführung; die Radlenker (Zwangsschienen) können entfallen. Auch die Stromversorgung erfolgt über Bakkenschiene, Weichenzunge, Zwischenschiene und anliegende Herzstückspitze durchgehend.

Da aber der Aufbau dieser Weichen wegen des zusätzlich erforderlichen Gestänges doch recht aufwendig war, entwickelte ich für den weiteren Ausbau meiner Anlage einen zweiten Weichentyp. Dieser geht im Prinzip auf die Spielzeugeisenbahnen der 20er Jahre zurück, bei denen die Weichen mit einem Drehstuhl ausgerüstet waren. Bild 3 zeigt meine Version einer solchen Weiche



in Geradeausfahrt, Bild 4 in Bogenfahrt. Weichenzungen, Zwischenschiene und Knieschienen sind durch Auflöten auf zwei Metallschwellen zu einem Drehstuhl starr verbunden, dessen Drehpunkt sich aber außerhalb des Gleises nach dem Bogeninneren zu befindet.

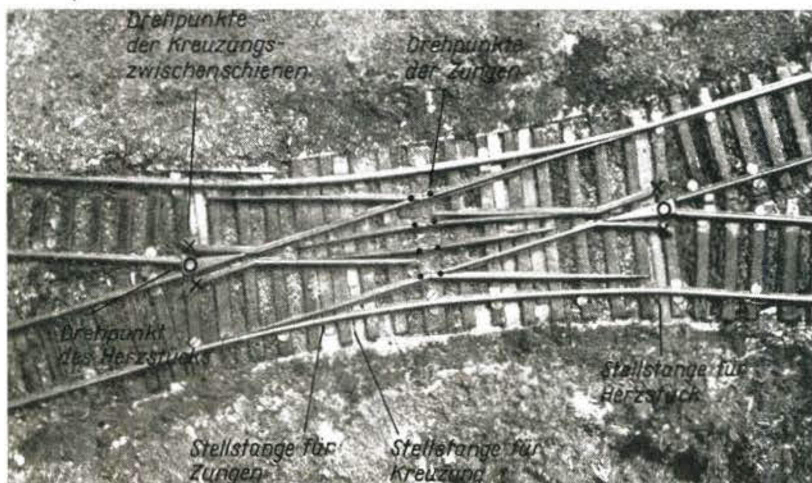


Bild 5 Kreuzungsweiche mit beweglichem Herzstück und Stellkreuzung in Stellung „Geradeausfahrt"



Bild 6 Kreuzungsweiche mit beweglichem Herzstück und Stellkreuzung in Stellung „Bogenfahrt"
Fotos: J. Focke, Leipzig

Dadurch werden die auf die gebogene Zwischenschiene wirkenden Fliehkräfte (auch schwerer Triebfahrzeuge) bei der Bogenfahrt radial abgefangen, und die Weiche kann nicht aufgedrückt werden. Durch das Anliegen der Knieschiene am festen Herzstück entsteht wieder eine durchgehende Radführung; die Radlenker können entfallen. Auch die Stromversorgung erfolgt durchgehend von der Backenschiene über die Zunge und zusätzlich über einen verdeckten Punktkontakt auf den gesamten Drehstuhl und über dessen Drehstift durch eine feste Verbindungsleitung auf das Metallherzstück. Über die Modellmäßigkeit dieser Weichenkonstruktion läßt sich natürlich streiten. Ihren optischen Eindruck möge der Leser nach Bild 3 und 4 selbst beurteilen. Auf meiner H0-Anlage sind jetzt 32 derartige Weichen in Betrieb und haben sich hinsichtlich Fahrsicherheit auch bei Einsatz der unterschiedlichsten Fahrzeuge bestens bewährt.

Entsprechend meiner Forderung nach durchgehender Radführung habe ich auch doppelte Kreuzungsweichen gebaut. Diese besitzen bewegliche Herzstücke und eine Stellkreuzung, beides Elemente wie sie auch beim Vorbild versuchweise angewendet worden sind. Im Bild 5 ist eine solche Kreuzungsweiche in der Stellung „Geradeausfahrt" und auf Bild 6 in der Stellung „Bogenfahrt" abgebildet. Ihr Aufbau ist allerdings ziemlich kompliziert. Das Stellen der Zungen, Kreuzung und Herzstücke erfolgt gleichzeitig durch Gestänge, welche verdeckt zu beiden Seiten der Gleise liegen. Mittels entsprechender Drahtverbindungen wird auch eine durchgehende Stromversorgung gesichert. Durch die Stellkreuzung ist es weiterhin möglich, einen wirksamen Bogenradius von 450 mm und damit einen Kreuzungswinkel von 20° zu erreichen, was sonst bei Kreuzungsweichen mit innenanliegenden Zungen nicht möglich ist, aber einer Verkürzung der Gleisentwicklung auf der Anlage sehr zugute kommt. Sie gestatten insbesondere ein ruhiges und sicheres Drücken von längeren Rangiereinheiten bei durchgehender Stromaufnahme auch von kleinen zweiachsigen Dieselloks.

Joachim Focke, Leipzig

Verfeinerte DKW

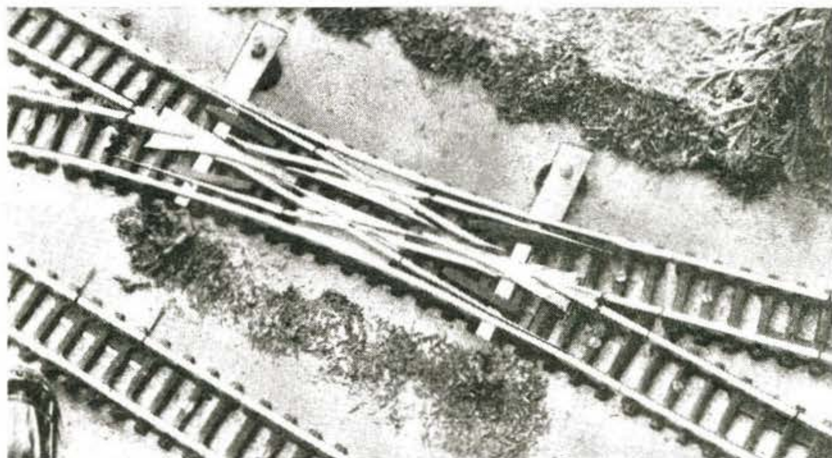
Seit einigen Jahren beschäftige ich mich mit der Modelleisenbahn in der Nenngröße N. Von Anfang an bestand bei mir der Wunsch, auch einmal eine doppelte Kreuzungsweiche (DKW) einzusetzen.

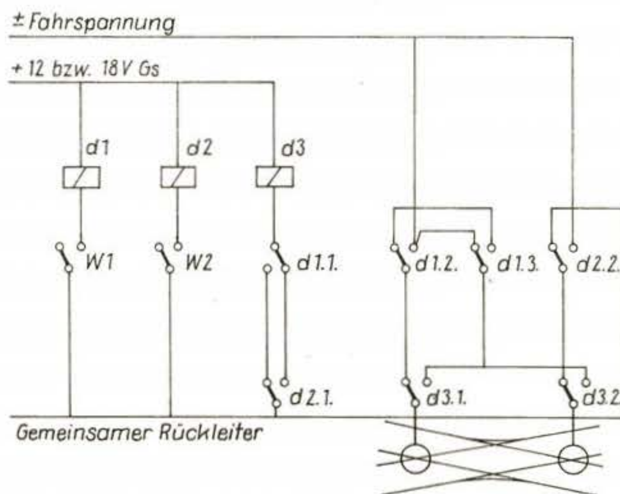
Im Oktober 1977 las ich dann in unserer Zeitschrift von dem Angebot des Herrn H. Halbauer, DKW für die Nenngröße N anzufertigen. Nach Erhalt der bestellten Weiche konnte ich mich lange Zeit nicht für den Einbau derselben entscheiden, denn die spannungslosen Stücke schienen mir (bei Kurvenfahrt) zu lang zu sein. Versuche untermauerten meine Bedenken; modellgerechte Geschwindigkeiten oder ein „Losfahren" auf der DKW waren unmöglich. Dennoch sagte mir die Weiche zu, da sie bezüglich ihrer mechanischen Eigenschaften einen sicheren Fahrbetrieb versprach.

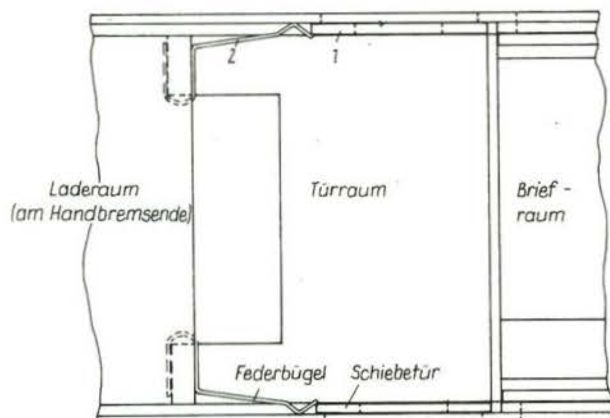
Deshalb belegte ich die Pertinax-Stege mit Kupferfolien (von einer Leiterplatte abgezogen), verband diese leitend mit den ursprünglich ebenfalls nicht spannungsführenden Herzstücken und führte die Anschlüsse aus. In der Zeichnung ist die von mir angewandte Schaltung skizziert. Die Wechsler „W 1" und „W 2" sind die Rückmeldekontakte der verwendeten Pilz-Weichenantriebe. Als Relais standen mir GBR 111 zur Verfügung, und ich mußte darum für d 1 zwei Relais parallel schalten. Die Wirkung ist die, daß entsprechend der vier möglichen Weichenstellungen die vor dem Umbau spannungslosen Teile genau die richtige Spannung führen.

Seit Anfang 1979 ist die Weiche im Einsatz und funktioniert seitdem zu meiner vollen Zufriedenheit.

D. Schaarmann, Görlitz







Feststellvorrichtung für Bahnpostwagen-Türen

Schon wiederholt habe ich auf Abbildungen in unserer Fachzeitschrift im Zugverband laufende Bahnpostwagen (Bpw) der Gattung Post m-bII/24,2 Bauart DT 66 mit geöffneten Außentüren (Laderaumtüren) bemerkt. Auch auf H0-Anlagen bei Ausstellungen konnte ich diese Feststellung machen. Nach der DA 2.51 der Deutschen Post — Postbeförderungsdienst, Schienenfahrzeuge und Anschlußbahnen der DP (DA Bpw) — müssen aber die Außentüren der Bahnpostwagen während der Zug- bzw. Rangierfahrt geschlossen sein. Außerdem gehören die Bpw nach den Bestimmungen der DR zu den Wagen, die stets mit verschlossenen Türen verkehren.
Zur Erläuterung ein Auszug aus der DA 2.51:
Die Außentüren der Bpw dürfen nur zum Zweck und für die Dauer des Ladungsaustausches, und zwar erst dann geöffnet werden, nachdem der Zug bzw. der Bpw zum Stillstand gekommen ist. Geöffnete Außentüren müssen mit den vorhandenen Feststellvorrichtungen gesichert werden, um zu verhindern, daß sich diese unbeabsichtigt schließen können.
Bei Rangierbewegungen sind die Außentüren des Bpw sofort zu schließen.
Nach beendetem Ladungsaustausch, vor dem Anfahren des Zuges bzw. dem Bewegen des Bpw, müssen die Außentüren geschlossen und durch alle Türsicherungen gegen unbeabsichtigtes oder unbefugtes Öffnen geschützt werden.
Sofern man nun die Türen nicht im geschlossenen Zustand festkleben möchte, kann ein selbsttätiges Öffnen der Türen durch einen kleinen Federbügel für jede Tür verhindert werden. Diese Bügel werden an den Trennwänden, die beim Modell die Türräume von den Laderäumen abtrennen, auf halber Höhe aufgesteckt und mit einem geeigneten Kleber arretiert. Sie sind so einzujustieren, daß die Nase hinter der Tür einfällt, wenn die Tür geschlossen ist (siehe Prinzipdarstellung).
Wird eine Tür geöffnet, wird sie durch den Federbügel in der geöffneten Stellung festgehalten, so kann nach Belieben sowohl das Beladen am bereitgestellten Bpw mit geöffneter Außentür als auch der Fahrbetrieb vorbildgerecht nachgebildet werden.

Norbert Sabottka, Berlin

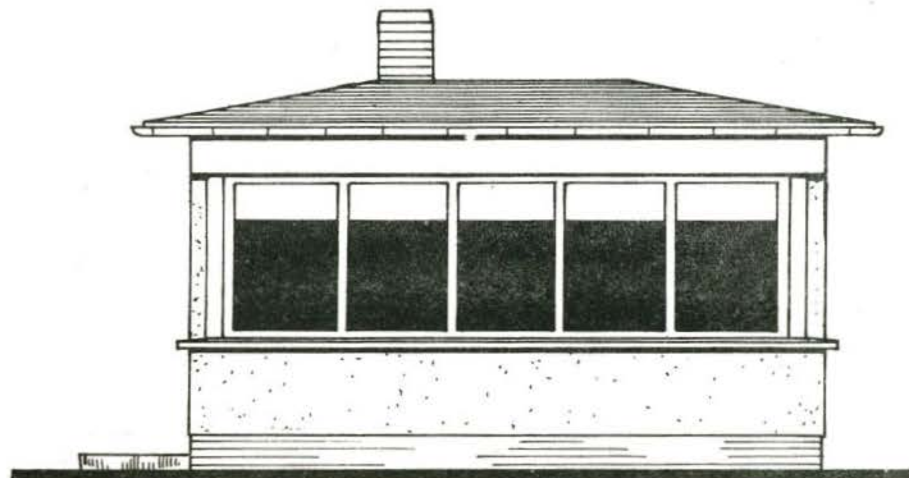
Einfache Hintergrundkulissen für Modellbahnanlagen

Über Sinn und Wirkung einer gutgestalteten Hintergrundkulisse als Abrundung von Modellbahnanlagen ist schon viel geschrieben worden, auch wie man derartige Kulissen gestalten kann. Eine Hintergrundkulisse gehört heute einfach zu jeder guten Anlage. Es ist aber nicht so leicht wie es sich liest, eine wirklich gute Kulisse anzufertigen. Oft wird zwar einerseits ein Anlagenabschluß erreicht, andererseits entsteht gerade dadurch ein Bruch in der Gesamtwirkung, weil Motive und Farben zu sehr von der sonstigen Anlagengestaltung abweichen. Zweifellos gibt es hervorragende Beispiele, viel häufiger sind aber mehr oder weniger mißlungene Hintergrundkulissen anzutreffen. Der Hauptfehler ist oft die optische Unruhe, die von einem gutgemeinten, aber viel zu detaillierten Hintergrund ausgeht.
Gleichgültig, auf welche Art der Hintergrund angefertigt wird, es handelt sich stets um eine malerische Gestaltung und nicht um Modellbau, also um eine doch ganz andersartige, man darf sagen schöpferische Aufgabe, zu der großes künstlerisches Geschick gehört. Je größer eine Anlage ist, desto schwieriger wird die Aufgabe. Deshalb wird oft von einem Hintergrund überhaupt Abstand genommen.

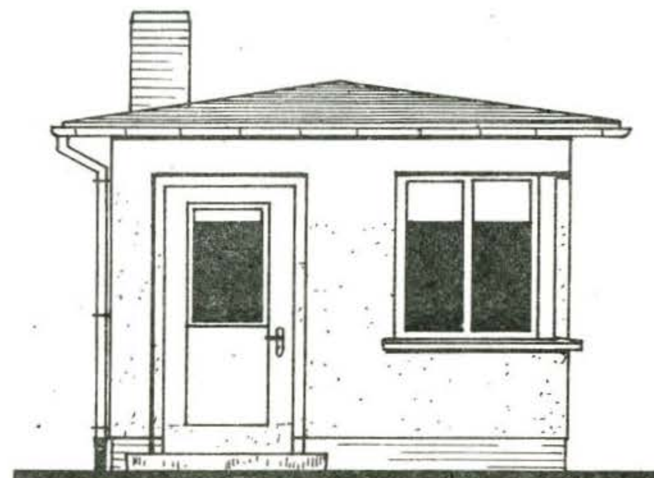
Bei meiner Anlage in Nenngröße I handelt es sich um insgesamt 14 m Hintergrund, und ich suchte nach einer einfachen, wenig aufwendigen Gestaltungsmöglichkeit. Sicher eignet sie sich nicht generell für jede Anlage. Wegen ihres geringen Aufwandes sollte man aber im Einzelfall die Anwendbarkeit probieren.

Ich gestaltete den Hintergrund durchweg als Wald und erreichte damit, daß viele Bäume sichtbar werden, ohne daß dichte (und teure) „Anpflanzungen" notwendig sind. Die Umrisse der Waldkulissen (Nadelwald oder Laubwald) zeichnete ich auf die Rückseite von Geländematten und schnitt sie dann sauber aus. Am besten eignet sich Waldboden für Nadelwald und Wiese für Laubwald. Auf der Vorderseite wird mit Nitrolack (grau-grün) etwas schattiert, einzelne Baumumrisse werden angedeutet. Die Waldstücke werden dann mit 3-D-Kleber einfach auf einen neutralen Hintergrund geklebt (am besten leicht hellblau). Bei meiner stationären Anlage klebte ich die Kulissen direkt auf die Wände. Damit ist der Hintergrund fertig. Es ist nur darauf zu achten, daß nicht alles zu gleichförmig wird; es sind unterschiedliche Höhen, auch Lücken vorzusehen.
Der Effekt meines Hintergrundes ist verblüffend. Es gibt zwar keinen Blick in die „Ferne", aber gerade dadurch entsteht eine gewisse Geschlossenheit der Anlage. Werden für die Geländegestaltung auch Grasmatten verwendet, entsteht eine günstige farbliche Einheit, unterstützt durch die Gleichartigkeit der Oberfläche. Gleisführungen unmittelbar am Anlagenrand sind überhaupt nicht störend, wie es bei Hintergründen mit „Fernsicht" leicht sein kann. Im Gegenteil, dicht am Hintergrund fahrende Züge ergeben ein gutes Bild. Besonders günstig ist der Waldhintergrund bei Nachtbetrieb, denn die schönste gemalte Kulisse wirkt dann nicht mehr, ja sie ist oft sogar störend.

Dr. Fritz Wahl, Berlin

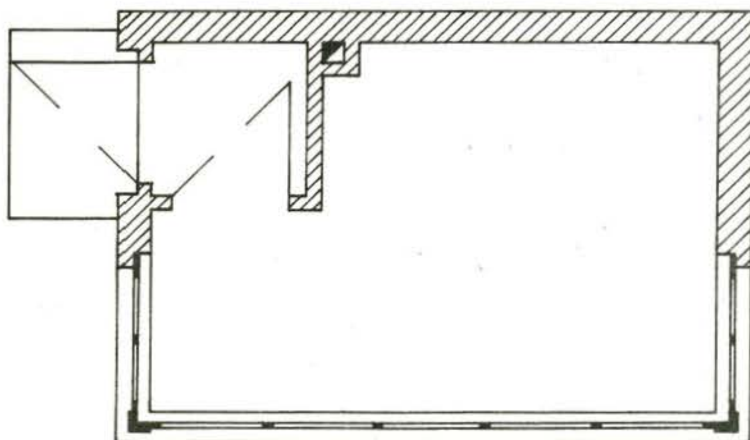


Südansicht



Westansicht

Ostansicht spiegelgleich, aber ohne Tür



Grundriß

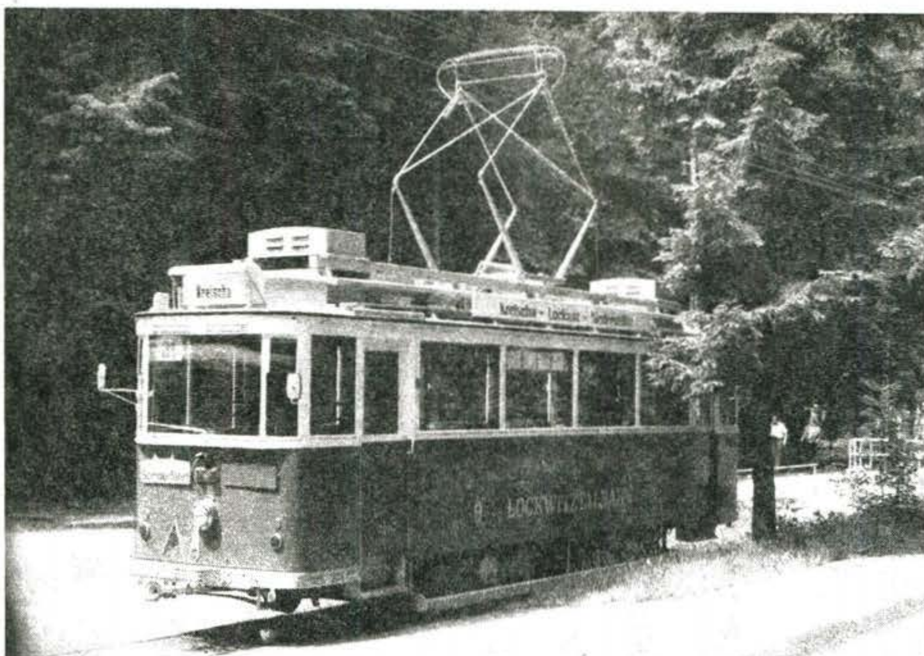
Ein Aufsichtergebäude in der Nenngröße H0

(Maßstab 1:1)

Auf jeder Modellbahnanlage gibt es wohl noch etwas zu ergänzen. Für diese Modelleisenbahner soll unser heutiger Bauplan eine kleine Anregung sein. Auf einem Bahnsteig findet sich bestimmt noch Platz, ein solch kleines, aber notwendiges Dienstgebäude zu errichten. Allerdings sollte es aber zumindest ein mittlerer oder größerer Bahnhof sein. Die Herstellung in der bewährten Pappbauweise ist so einfach und wenig zeitaufwendig, daß sich ausführliche Erläuterungen erübrigen. Wird das Mittelfenster mit waagerechter Sprosse als Schiebefenster dargestellt und eine entsprechende Inneneinrichtung vorgenommen, erhält man einen Mitropa-Kiosk. Viel Spaß bei dieser kleinen Bastelei!

G. F.

WISSEN SIE SCHON...



● daß sich zahlreiche Mitglieder der AG 3/7 „Verkehrsmuseum Dresden" des DMV der DDR an der Wiederherstellung des ehemaligen Triebwagens Nr. 9 der Lockwitztalbahn der Verkehrsbetriebe Dresden beteiligt haben? Nachdem dieser Wagen als einzigster mit Einachslenkgestellen unter Denkmalschutz gestellt werden konnte, wurde er mit Unterstützung der Verkehrsbetriebe Dresden und Bad Schandau in den äußeren Zustand der 30er Jahre versetzt. Da sich in Dresden keine meterspurige Straßenbahnstrecke mehr befindet, wurde das Fahrzeug zur Kirnitzschtalbahn Bad Schandau—Lichtenhainer Wasserfall gebracht, um dort für Sonderfahrten eingesetzt zu werden. Das Bild zeigt Tw 9 während einer Probefahrt.

Text und Foto:
K. Brust, Dresden

● daß die letzten 3 Obusbetriebe der DDR in Eberswalde, Potsdam und Weimar erhalten bleiben? Für dieses umweltfreundliche Nahverkehrsmittel besteht eine neue Perspektive, weil es zur Einsparung von Dieselkraftstoff beiträgt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß künftig in weiteren Städten der DDR Obusverkehr aufgenommen wird. Ma.

● daß die Entstehungsgeschichte der Ukrainischen Eisenbahnen bis in das Jahr 1861 zurückreicht? Zu diesem Zeitpunkt wurde die erste Strecke, die Verbindung Lwow—Przemyśl (P. liegt heute in der VR Polen), in Betrieb genommen. 1865 war der Streckenbau Odessa — Rasdelnaja — Balta (Länge 213 km) beendet. Den Grundstein zur jetzigen Süd-Eisenbahn bildete die 1869 eröffnete Strecke Kursk — Charkow; wenig später entstanden dann die komplette Verbindung (Moskau) — Serpuchowo — Tula — Orjol — Kursk sowie die Strecke Balta — Krementschug — Charkow. Es folgten 1870 Charkow — Slawjansk — Taganrog (nun größtenteils zur Donez-Eisenbahn gehörend), im gleichen Jahr Kiew — Balta (in B. beginnt heute die Südwest-Eisenbahn) und 1875 Pawlograd — Sinelnikowo — Sewastopol (die momentan älteste Strecke der Dneprgebiet-Eisenbahn). 1935 war der Auftakt zur Elektrifizierung der Ukrainischen Eisenbahnen (als erste Strecke Dolginzewo — Saporoshje 203 km). Ab 1964 kamen völlig neu gebaute Strecken wie Charkow — Losowaja — Slawjansk — Nikitowo — Rostow, Charkow — Krasny Liman — Debelzewo und Donbass — Kriwoi Rog — Fastow hinzu. In den letzten 15 Jahren wurden die Verbindungen Kiew — Lwow — Tschop, Sdalbunowo — Tschop, Krasnoarmeist — Sapor — Simferopol, Charkow — Solatschew, Jassinowataja — Shdanow — Uglegorsk, Jassinowataja — Konstantinowka und Sujatogorskaja — Krasny Liman fertiggestellt. Kau.

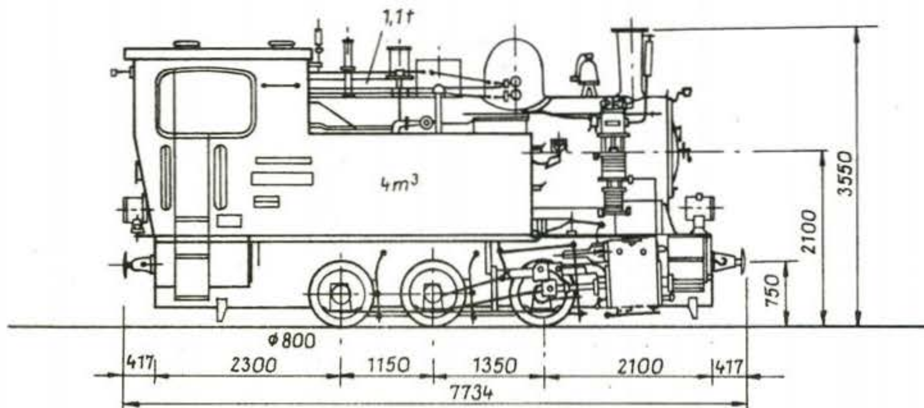
Lokfoto des Monats

DR Baureihe 99[610]

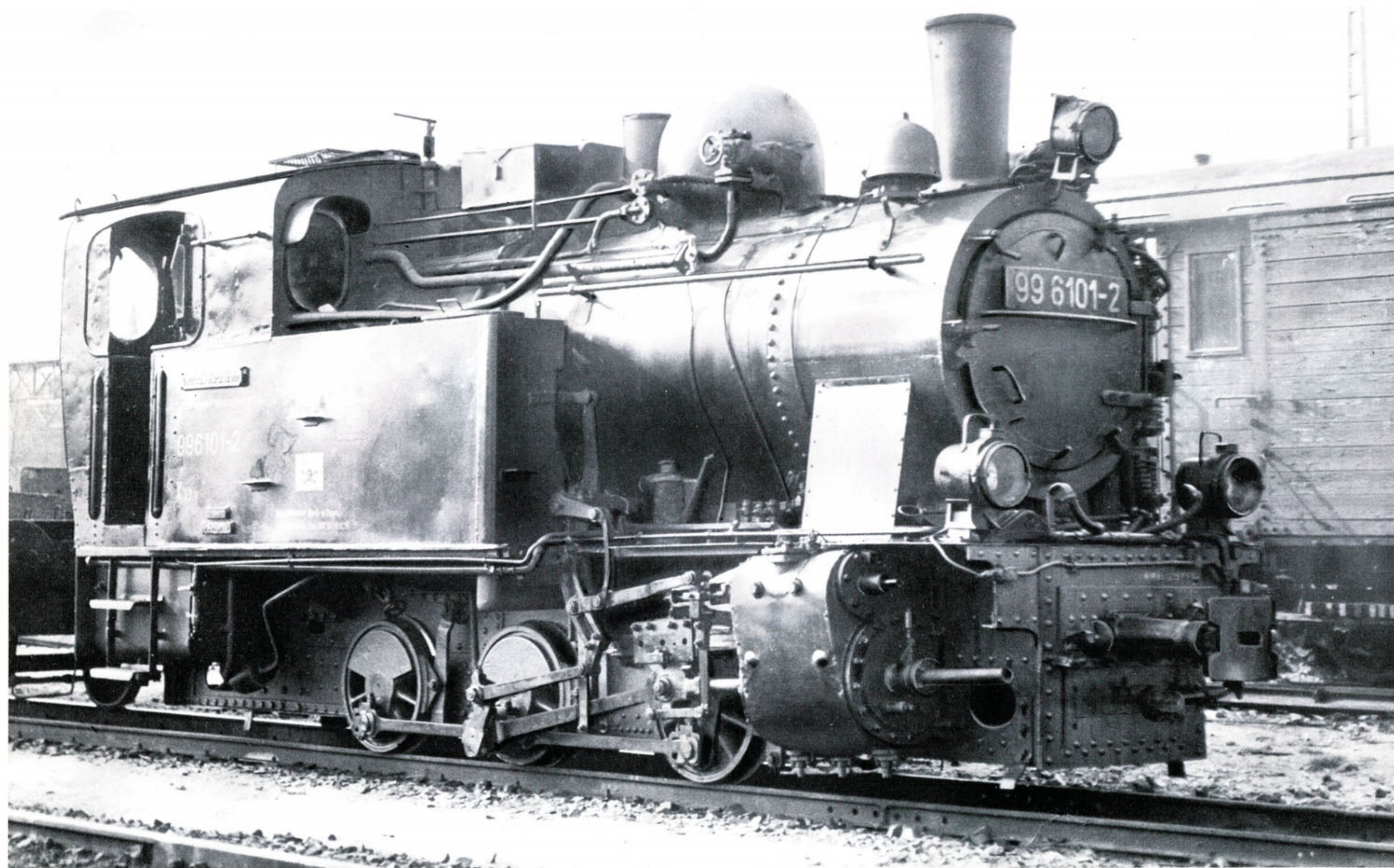
Anläßlich eines 1914 stattgefundenen Manövers des Württembergischen Eisenbahnregimentes in der Nähe von Drei Annen Hohne wurden zwei dreiachsige Meterspurloks eingesetzt. Die Direktion der damaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) wurde auf die beiden Maschinen aufmerksam und stellte fest, daß sie sich gut bewährt hatten.
Deshalb veranlaßte die NWE den Ankauf dieser zunächst als Nr. 6 und 7 bezeichneten Loks. Ihr Einsatz erfolgte fast ausschließlich in Wernigerode zur Beförderung der dort anfallenden Rollbockzüge.
Die mit dem Spitznamen „Rollbockloks" bezeichneten Maschinen erhielten nach Übernahme durch die DR die Nr. 99 6101 und 99 6102.
Eine im Bw Wernigerode beheimatete Diesellok verdrängte die Loks allmählich. Inzwischen laufen beide Triebfahrzeuge in Gernrode und verrichten dort fast ausschließlich Rangierarbeiten.
Aufgrund ihrer schlechten Kurvenläufigkeit werden sie nur in Ausnahmefällen für den Streckeneinsatz verwendet. Kie.

Technische Daten

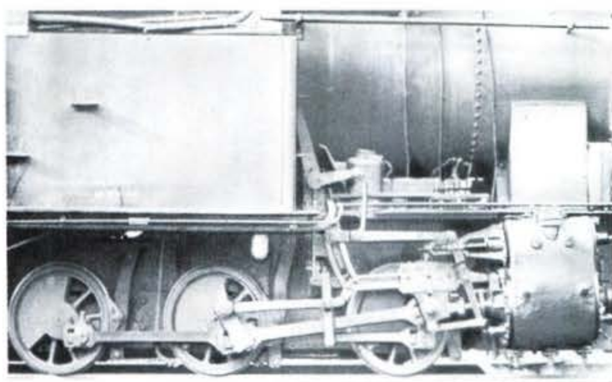
Spurweite	1000 mm
Gattungsbezeichnung	K 33.11
Hersteller	Henschel
Bauart	Ch2t/Cn2t
Länge über Puffer	7734 mm
Kesselüberdruck	1,4 MPa
Rostfläche	1,4 m²
Zylinderdurchmesser	430 mm
Kolbenhub	400 mm
Steuerungsart	Heusinger Steuerung
Lokmasse (leer)	26,0 t
Wasservorrat	4,0 m³
Kohlevorrat	1,1 t
zul. Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

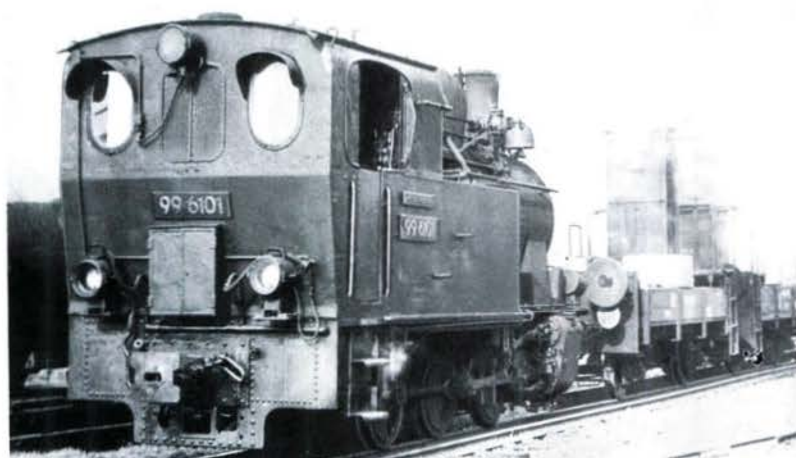


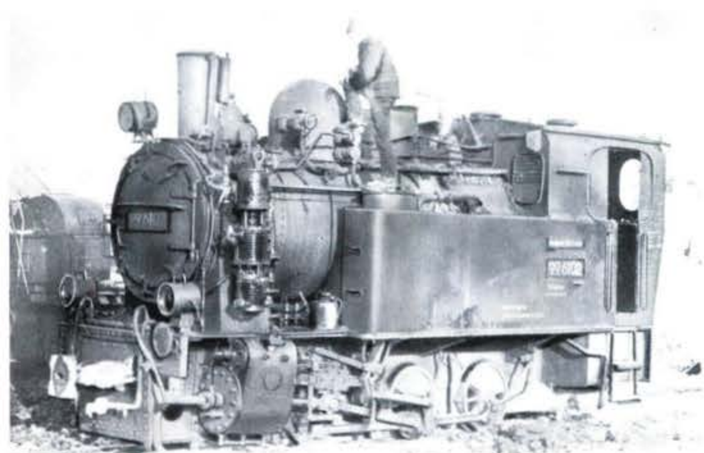
Lokomotive 99 6101-2, ex. NWE, in Wernigerode im Mai 1974 *Foto: K. Kieper, Ahrensfelde*



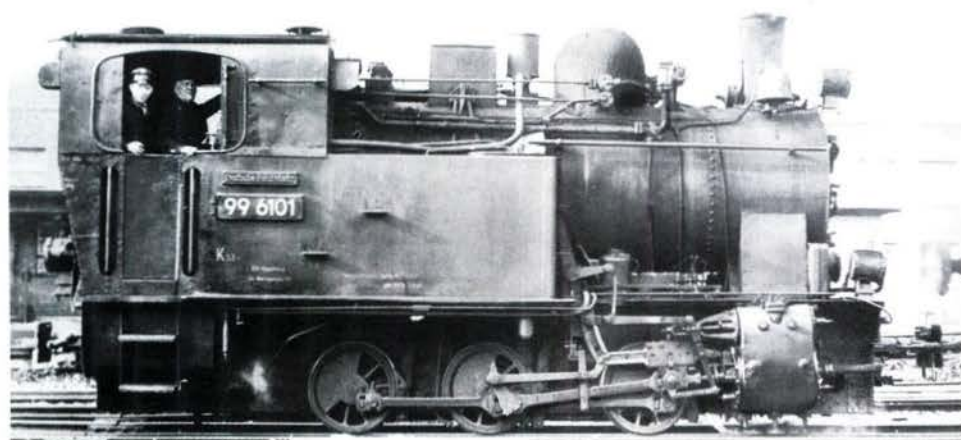
LOKBILD-ARCHIV







Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde



RÜDIGER FEIST, Bad Pyrmont (BRD)

Die Stehkessellok Kl 2

Nachfolgend sei über ein Kuriosum berichtet, das aus den Hallen der Maschinenfabrik Eßlingen stammt und sich heute in der Obhut der „Dampfeisenbahn Weserbergland e. V.“, Rinteln (BRD), befindet.

Um einen Vergleich zu den aufkommenden Benzoltriebwagen und Kitteldampftriebwagen zu erhalten, entwickelte die Maschinenfabrik Eßlingen für den Nebenbahnbetrieb eine zweiachsige Stehkessellokomotive für Einmannbedienung mit zwei Führerständen.

1908 wurden unter der Fabriknummer 3480 eine Lok mit der Bezeichnung M. A. G. 11 sowie mit der Fabriknr. 3481, die heutige Kl 2, abgeliefert. Diese beiden Maschinen waren mit Serpollet-Kesseln ausgerüstet, die ebenfalls, wie bei den Dampftriebwagen, nicht befriedigten. Aus diesem Grunde gelangten die Lokomotiven zum Hersteller zurück.

Nachdem der Serpollet-Kessel gegen einen Kessel der Bauart Kittel getauscht und auf den Fabrikschildern das Baujahr von 1908 in 1911 geändert war, erhielt die Lokomotive ihre Abnahmeprüfung am 29. Juli 1911.

Nach der Abnahmeprüfung kam die Lok zum Bw Tübingen, wo sie bis zum 11. September 1916 blieb. Vom 12. September 1916 bis zum 15. August 1917 versah die Kl 2 ihren Dienst beim Bw Ulm. Danach verkaufte die Königlich Württembergische Staatseisenbahn die Lok an die Firma A. Euler, Braunschweig, die am 15. Oktober 1917 an die Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke (OKD) weiterverkaufte. Bis zum Jahre 1970 war sie dort eingesetzt; dann wurde sie ein Geschenk an den „Deutschen Eisenbahn Verein“ (DEV), Bruchhausen-Vilsen.

Da sich der DEV mit der Erhaltung schmalspuriger Fahrzeuge beschäftigte, stand man dem Problem etwas ratlos gegenüber. Wo sollte man die Kittellok einsetzen? Wenige Tage vor Ablauf der Kesselfrist 1971 gelang die Überführung ins Aw Hannover. Anfang 1972 wurde eine Kesseluntersuchung durchgeführt, die den weiteren Betrieb gestattete. Die inzwischen gegründete „Dampfeisenbahn Weserbergland“ übernahm die Lok und veranstaltete einige Sonderfahrten auf Kleinbahngleisen, z. B. Voldagsen—Duingen—Delligsen.

Seit 1974 ist die Kittellok vor Museumszügen auf der Wittlager Kreisbahn, Mindener Kreisbahn sowie auf dem Teilstück der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya, Bruchhausen-Vilsen-Hoya anzutreffen.

Heute hat die Kittellok neben anderen Museumsdampflokomotiven ihre Heimat auf der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn gefunden. Die Lok wird dort von der „Dampfeisen-

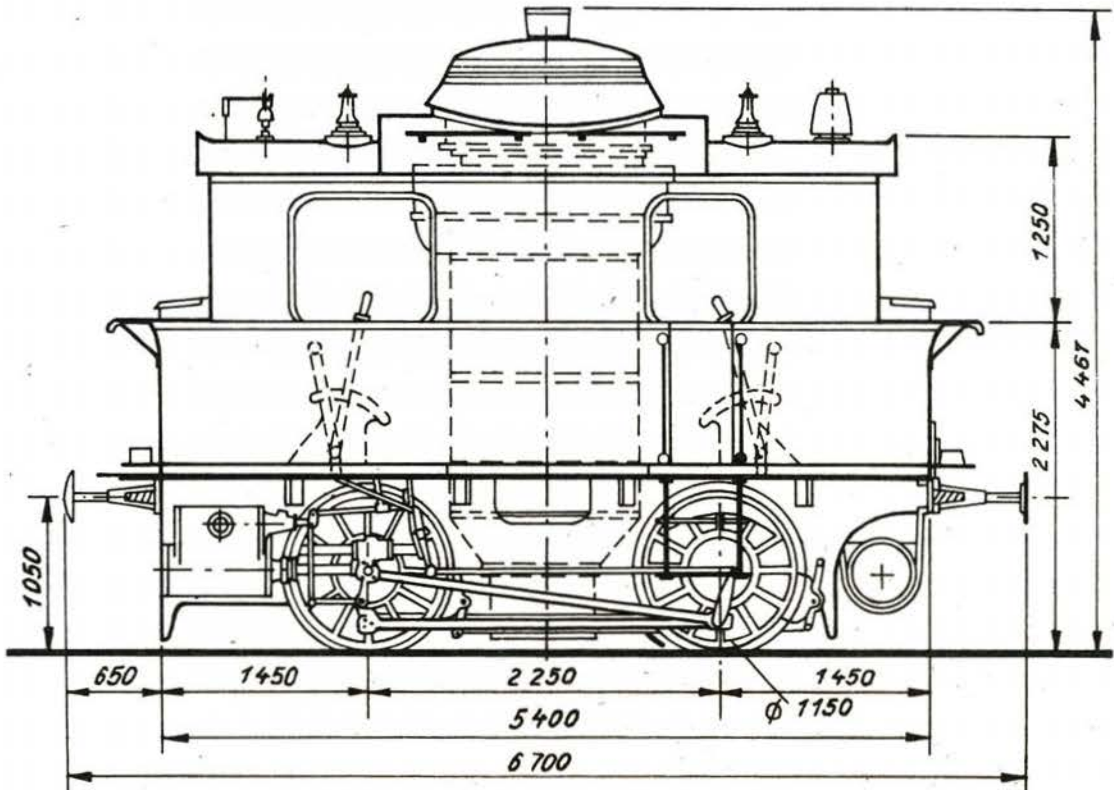


Bild 1 Maßskizze vom Urzustand der Kl 2

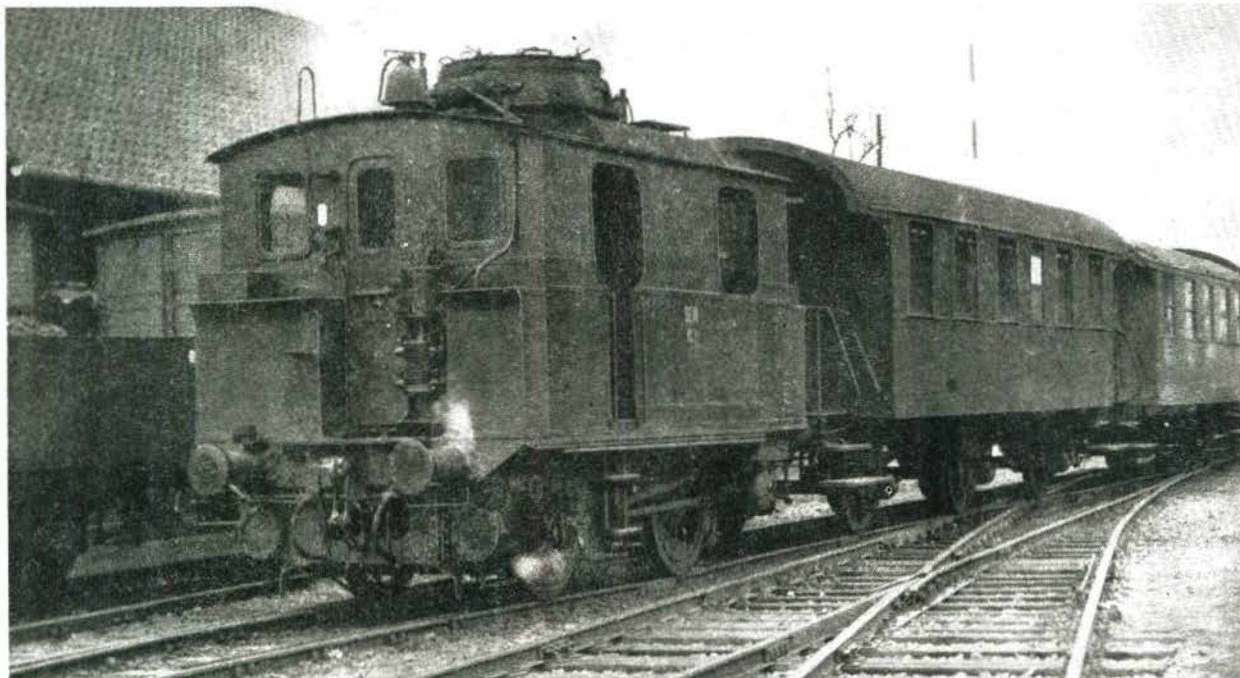


Bild 2 Der Museumszug wird mit der Kl 2 im Bahnhof Rinteln-Nord bereitgestellt

bahn Weserbergland e. V.", meist an Wochenenden, als Rangierlok eingesetzt, da der Kessel erfahrungsgemäß leicht erschöpfbar ist.

Technische Daten

Bauart	Bh 2
Spurweite	1435 mm
Länge über Puffer	6716 mm
Achsstand	2500 mm
Raddurchmesser	1250 mm
Dienstmasse	25,8 t
Wasservolumen	3,3 m³
Kohlevorrat	0,75 t
Höchstgeschwindigkeit	55 km/h

Mit dem Erhalt der Kl 2 ist ein interessantes Exemplar deutscher Lokomotivbaukunst für die Nachwelt gesichert.

Zur Diskussion gestellt:

Ist die Modelleisenbahn auch heute noch Spielzeug?

Im allgemeinen wird heutzutage von den Modelleisenbahn-Anhängern ein Unterschied zwischen Modell und Spielzeug gemacht. Dabei ist das Modell etwas Wirklichkeitsgetreues, Sinnvolles, Lehrreiches, kurz etwas durchaus Positives und Ernsthaftes; Spielzeug hingegen etwas für (kleine) Kinder, etwas Primitives, Einfaches, mehr oder weniger nicht Wirklichkeitsgetreues und für Erwachsene nicht angemessen. Ist eine solche Unterscheidung und Wertung eigentlich gerechtfertigt?
Zunächst ist die „echte" Modelleisenbahn in erster Linie ein Spielzeug! Diese Feststellung wird jetzt vielfachen Widerspruch herausfordern. Weshalb eigentlich? Spielen (mit entsprechendem Spielzeug) als letztlich zweckfreie Beschäftigung, nur aus Freude am Spielen selbst, ist ja nichts sinnloses. Kinder spielen und entwickeln durch das Spiel ihre Fähigkeiten und Kenntnisse, entwickeln ihre Persönlichkeit. Erwachsene spielen im Grunde genommen genauso gern, schaffen durch Spiel einen Ausgleich zur sonstigen produktiven Tätigkeit. Spiel ist auch für den Erwachsenen durchaus sinnvoll, ja notwendig. Oft kann der Erwachsene nur im Spiel seine Phantasie voll wirksam werden lassen. Schiller hat einmal gesagt: „Der Mensch ist nur dort ganz Mensch, wo er spielt." Kein Erwachsener braucht sich also etwa zu schämen, wenn er gern spielt.

Wenn man als Modelleisenbahner genau prüft, warum man sich eigentlich mit der kleinen (Spielzeug-)Eisenbahn beschäftigt, dann ergibt sich: Um damit zu spielen! Wer baut sich schon eine Modellbahnanlage, um damit etwa betriebstechnische Versuche anzustellen? Sicher sind auch solche Anlagen möglich, ebenso für bestimmte Lehrzwecke, aber das sind dann niemals richtige Modelleisenbahnen, denn es genügt, daß sie jeweils nur den beabsichtigten Zweck erfüllen.
Wenn wir also nicht umhin können, Modelleisenbahnen als Einrichtungen zum Spielen zu betrachten, bleibt immer noch der Einwand, zwischen Modell und Spielzeug bestehe trotzdem ein wesentlicher Unterschied, und deshalb könne man nicht beides gleichsetzen. Das stimmt nicht, denn die Unterschiede sind keinesfalls grundsätzlicher Art, allenfalls graduell. Als Modell sehen wir an, was möglichst vollkommen eine Verkleinerung der Wirklichkeit darstellt. Wie problematisch eine solche Betrachtung ist, sehen wir beim Vergleich heutiger moderner Modelle mit alten Spielzeug-Eisenbahnen. Heutige Modelle sind fast nur noch noch nach optischen Gesichtspunkten Nachbildungen der Wirklichkeit. Unbestritten wird dabei eine hohe Perfektion erreicht. Hinsichtlich der Funktion sieht die Sache aber schon

Fortsetzung Seite 377

KARSTEN FLACH (DMV), Dresden

Gleislagekonstruktion — einfach gemacht

Die Konstruktion von Gleisplänen beginnt Schwierigkeiten zu machen, wenn Gleisbögen verschiedenster Radien und Ablenkungswinkel eingepaßt und gezeichnet werden müssen. Besonders bei kleinen Winkeln ist es zweckmäßig, die Gleisbögen durch ihre Tangentendarstellung einzuzeichnen, wie es bei Weichen z. B. prinzipiell üblich ist. Die Tangenten sind dabei die Fortsetzung der an den Gleisbogen anschließenden (u. U. theor.) Geraden bis zu ihrem Schnittpunkt (s. Abb. 2).
Auch das Bestimmen der Gleislage auf der Anlage selbst (z. B. bei Gleislagekorrekturen, Veränderungen u. ä.) ist schwierig, wenn mit Selbstbaugleis Bögen, vor allem mit großen Radien, gelegt werden sollen. Das ist insbesondere bei Gemeinschaftsanlagen oft der Fall.
Mit Hilfe der hier vorgestellten Verfahren und der dazu verwendbaren Diagramme sind solche Gleislagebestimmungen mit einfachen Meß- und Zeichenmitteln möglich. Dabei erübrigt sich jede weitere Berechnung.
Hauptsächlich werden folgende Verfahren verwendet:
1. Ein Gleis verläuft gerade bis zum Abstand h zur Gleisachse eines dazu im Winkel α liegenden geraden Gleises. Der für diesen Bogen größtmögliche Gleisradius r ist zu bestimmen (Abb. 1 rechts). Die Werte können dem Diagramm in Abb. 2 entnommen werden.
2. Zwei gerade Gleise liegen im Winkel α zueinander und sollen durch einen Gleisbogen mit dem Radius r verbunden werden. Der Schnittpunkt der Gleisachsen S ist bekannt. Der Abstand t des Bogenanfangs vom Schnittpunkt (Tangentenlänge des Kreisbogens) ist zu bestimmen (Abb. 1 links). Diese Werte können dem Diagramm in Abb. 3 entnommen werden. Zur genaueren Bestimmung dieser Werte bei den besonders wichtigen großen Gleisradien und klei-

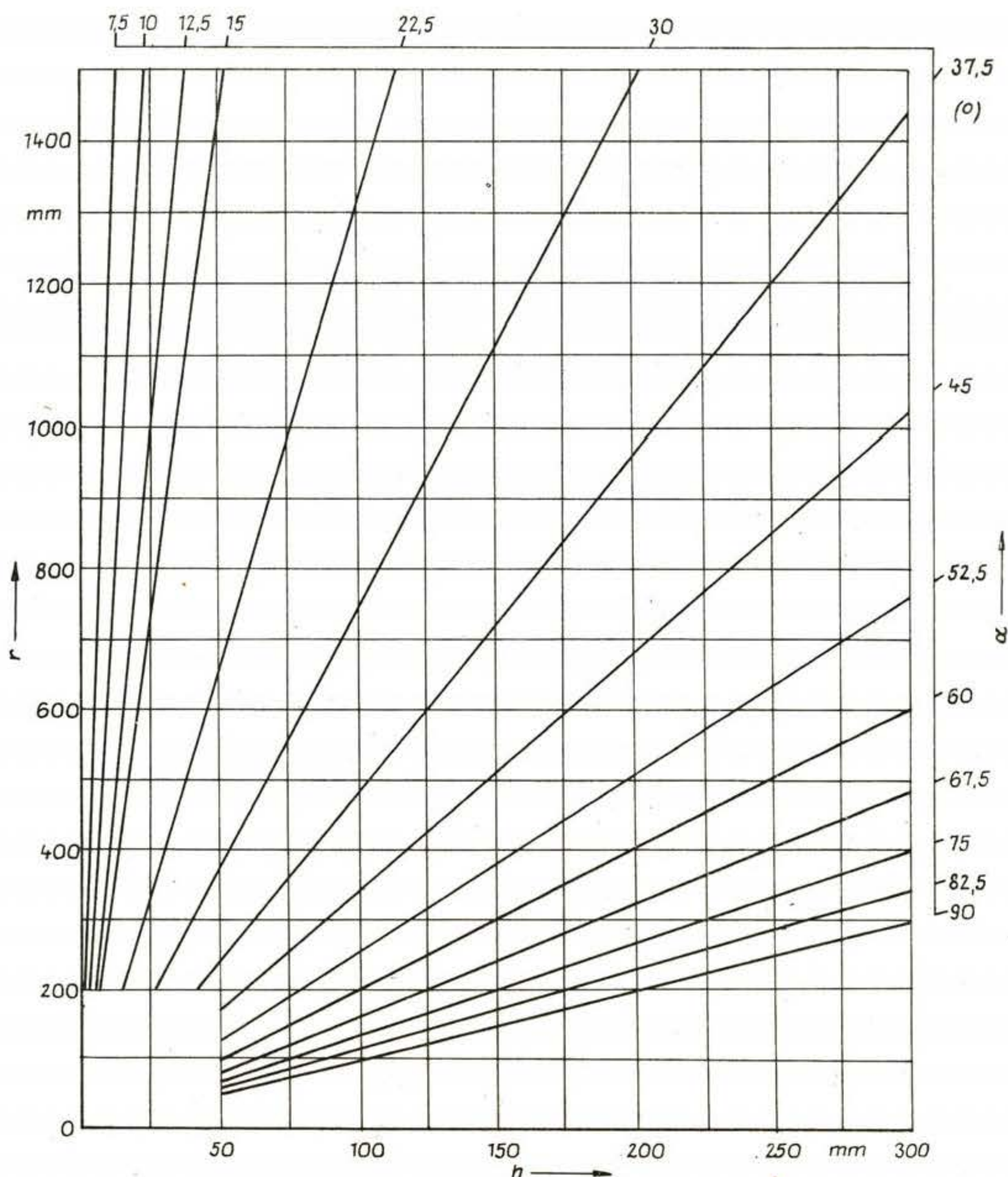


Bild 1 Diagramm zur Ermittlung von r
$$\left(r = \frac{h}{2\, \sin^2 (\alpha/2)} \right)$$

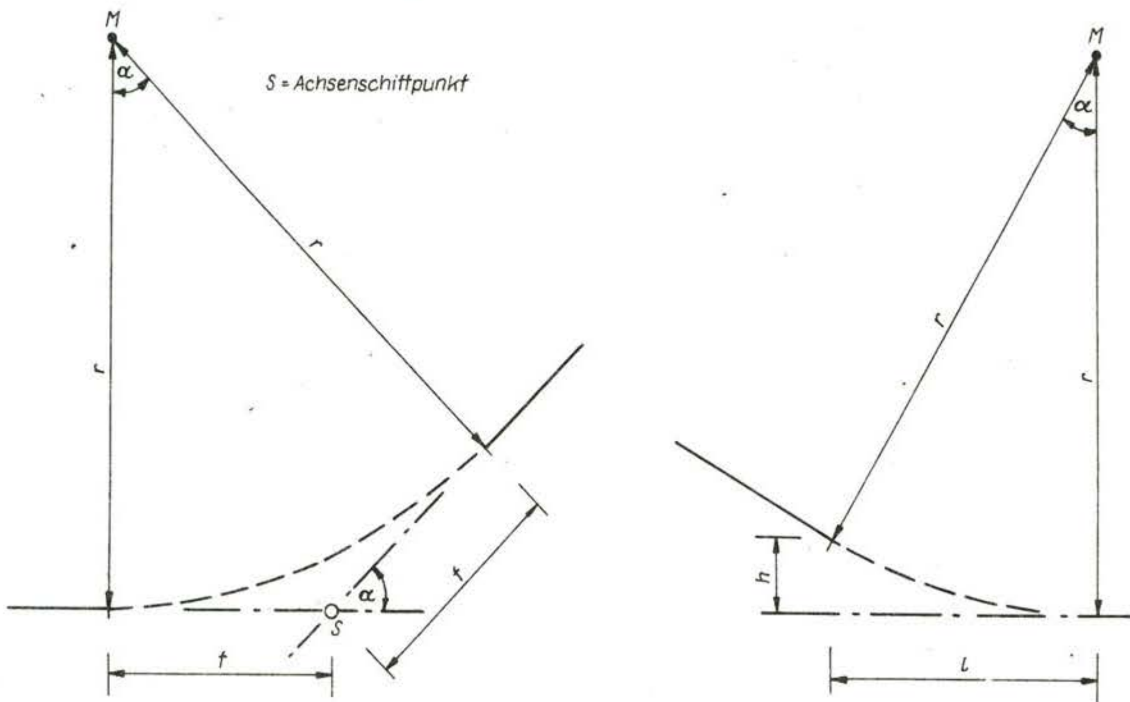
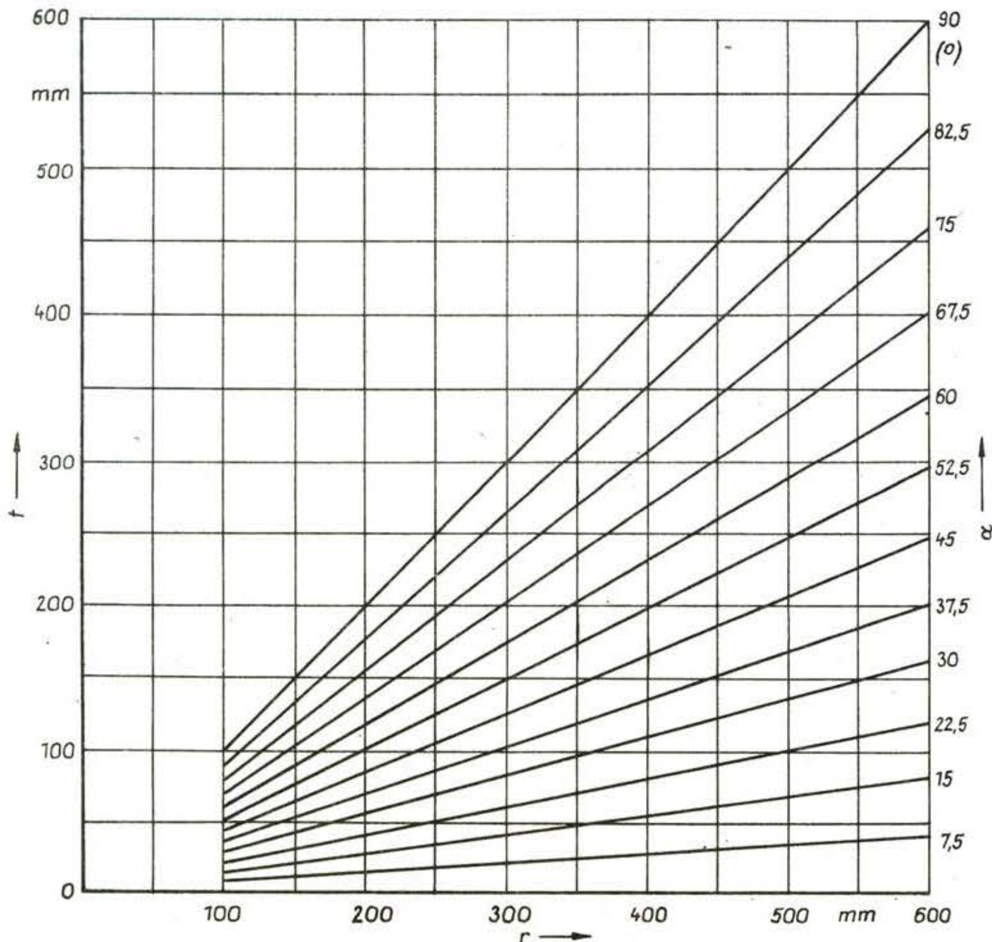


Bild 2 Abnehmen der Maße am Gleisbogen

nen Ablenkungswinkeln enthält Bild 4 einen entsprechenden Auszug aus Abb. 3.

Ist für die Anwendung des Verfahrens 1. die Ausdehnung des Gleisbogens in Richtung des geraden Gleises beschränkt (Wert l in Abb. 1 rechts) so ist der Zusammenhang von h und l zu überprüfen. Wegen $h = l \cdot \tan\alpha/2$ kann dafür Abb. 3 benutzt werden. Wird l an Stelle von r eingesetzt, so ergibt sich h an Stelle von t. Ist der so ermittelte Wert für h kleiner als der ursprünglich angenommene, so ist das Gleis gerade bis zu diesem Abstand zu verlängern.

Bild 3 Diagramm zur Ermittlung der Tangentenlänge t [t = r. tan (α/2)]



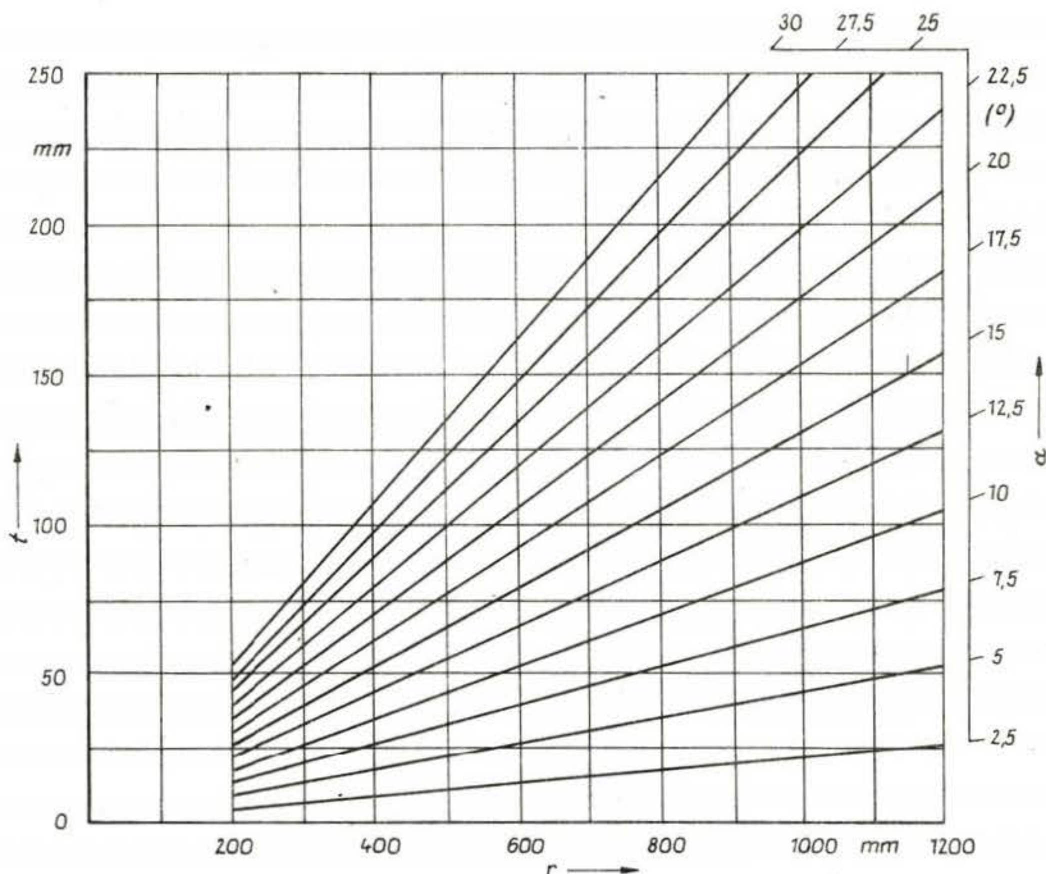


Bild 4 Auszug aus Abb. 3 für kleine Winkel und große Gleisradien

Da alle Berechnungen selbstverständlich umkehrbar sind, kann auch jeweils *eine* andere der drei Größen in den Diagrammen abgelesen werden, wenn die beiden übrigen bekannt sind. Selbstverständlich eignen sich die Verfahren für alle Nenngrößen. In der Achsenteilung der Diagramme wurde der Bereich der gebräuchlichen Radien der Nenngrößen H0, TT und N berücksichtigt.

Mit diesen Diagrammen hat der Modelleisenbahner ein Mittel zur Hand, Gleisanlagen zügiger und unproblematischer zu planen und aufzubauen. So finden diese Prinzipien z. B. beim Aufbau der Gemeinschaftsanlagen der AG „Saxonia" Dresden seit längerem erfolgreiche Anwendung.

Fortsetzung von Seite 374

schlechter aus. Wir fahren z. B. Dampfloks mit elektrischem Strom statt mit Dampf. Ist das wirklichkeitsgetreu? Oder kommt eine echt dampfgetriebene Lok mit tatsächlicher Kraftübertragung über Kuppelstangen, auch wenn sie optisch nicht so „modellmäßig" gestaltet ist, der Wirklichkeit nicht näher? Nun gut, Dampfbetrieb ist unpraktisch, aufwendig und schmutzig, Elektroantrieb wollen wir folglich als Kompromiß gelten lassen. Unsere Abkehr von der Wirklichkeit geht aber noch weiter: Wir treiben die Lok gar nicht mehr an, sondern den Tender! Wir schieben also ein Triebfahrzeug, das gar keins mehr ist, als Atrappe vor dem Zug her. Es ist ein Anachronismus, wenn es dann heißt: Diese Lok hat eine hervorragende Zugkraft. Sie hat ja gar keine mehr, nur der Tender!

Wir sehen also, daß unsere Modelltreue eben nur scheinbar ist, im wahrsten Sinne des Wortes. Einigermaßen wirklichkeitsgetreu sind wir heute nur optisch, aber auch das bei näherer Betrachtung nicht generell (man denke nur an Spurkränze, Kupplungen, Beleuchtung usw.). Betrachten wir gar die ganze Modellbahnanlage, ergeben sich so starke Abweichungen von der Realität, daß es sich schon deshalb nur um ein Spielzeug handeln kann. Um auf kleinem Raum viel „Eisenbahn" unterzubringen, werden rigorose Eingriffe vorgenommen: Gleisradien werden so stark verkleinert, daß (wiederum unwirkliche) spezielle Gelenke an mehrachsigen Lokomotiven notwendig sind, die Bahnhofslängen und noch mehr die Bahnhofsabstände werden oft auf geradezu lächerliche Kürze gebracht. Da fährt dann unser tendergetriebenes Supermodell von Lok, bei dem der Durchmesser der gar nicht angetriebenen Treibräder auf den Zehntelmillimeter genau stimmt, in ein paar Sekunden durch wahnwitzig enge Kurven von Bahnhof zu Bahnhof. Am schönsten ist es, wenn das möglichst viele Züge gleichzeitig tun und das in einer Zugfolge, die selbst die Metro in Moskau nicht zustande bringt. Es ergibt sich ein geradezu ungeheurer Widerspruch zwischen Detailgestaltung und Gesamteindruck einer Anlage.

Ist das alles übertrieben und negativ gesehen? Es ist realistisch, es ist die heutige, moderne Modellbahn-Wirklichkeit, auf die viele so stolz sind, von der aus man so leicht auf „Spielzeug-Eisenbahnen" vergangener Zeit herabblickt.

Viele Leser werden sich nun fragen, was alle diese Ausführungen eigentlich bezwecken. Es sollte einmal gezeigt werden, wie sehr unsere heutige Modellbahn doch Spielzeug ist, zwangsweise auf Grund objektiver Grenzen, wie sie immer ein Spielzeug bleiben wird. Man muß es nur sehen und anerkennen, und man darf nichts negatives darin sehen! Es sollte gezeigt werden, daß viele ältere Eisenbahnmodelle in gleicher Weise Spielzeug und Modell sind wie moderne. In mancher Hinsicht sind alte Modelle sogar viel modellmäßiger als moderne: Die allgemein größeren Maßstäbe ergeben schon eine viel vorbildgetreuere Wirkung, dazu kommen hervorragendes Fahrverhalten infolge der großen Massen und womöglich noch echter Dampfantrieb.

Dr. F. Wahl, Berlin

Unser Leser Dr. Rolf Löttgers aus Siegen (BRD) gab noch einige Hinweise zu dem im Heft 8/80 veröffentlichten Beitrag über den Doppeltriebwagen T 05 der Weimar-Bad Berka-Blankenhainer Eisenbahn:

„Es gab noch einen weitgehend bauartgleichen und 1941 hergestellten VT dieses Typs. Der 1941 unter der FN 15 344 von der Düsseldorfer Waggonfabrik ausgelieferte Wagen wurde vermutlich in den Kriegswirren nach Westdeutschland verschlagen ..."

Herr Dr. L. gibt folgende Einsatzgebiete an:

Bis 1951 Steuerwagen auf der Farge-Vegesacher Eisenbahn, anschließend Moseltalbahn Trier—Bullay, Einsatz als Gesellschaftswagen und später im Schülerverkehr, 1968 verschrottet.

Herr Henrik Benad aus Bolbritz schrieb der Redaktion zu dem Kurzbeitrag über ein „Schienenmoped" (Heft 3/80, S. 86) folgendes:

„Wenn ich nicht genau wüßte, daß auf dem Foto ein KR 50 zu sehen ist, könnte ich dem Verfasser direkt glauben. Dieses Fahrzeug soll 1962 aus einer ‚Schwalbe' entstanden sein, obwohl es diese erst seit 1964 gibt? Für einen Motor der ‚Schwalbe' wären 30 km/h ziemlich unwahrscheinlich! Außerdem konnte ich an keiner ‚Schwalbe' und an keinem KR 50 Pedalen entdecken, die die Bezeichnung Moped rechtfertigen. Für diese Fahrzeuge gibt es nämlich die genauere Bezeichnung Kleinroller. Trotzdem hat mir dieser Beitrag gut gefallen."

Auf einen evtl. Fehler im Heft 3/80 machte uns Herr Jürgen Frischmann aus Limbach-Oberfrohna aufmerksam:

„Zum Rücktitelbild des ‚Modelleisenbahners' 3/80 schrieben Sie, daß die 50 3657 jetzt im Bw Hilbersdorf sei. Dabei ist Ihnen sicher ein Fehler unterlaufen, denn diese Lok wurde im Herbst 1978 von Saltwedel ins Bw Nossen umgesetzt, wo sie auch jetzt noch beheimatet ist. Weiterhin sind dort die 50 3539/3554/3581/3658/3668/3673. Das Bw Karl-Marx-Stadt Betriebsteil Hilbersdorf hat die 50 3543/3616/3644/3670 im Bestand."

Weitere Bemerkungen und Hinweise zum Heft 3/80 teilte uns Herr Heinrich Schüler aus Magdeburg mit:

„1. Zum Text des Rücktitelbildes

Die Strecke 740 ist in Fahrplänen und im Kursbuch der DR schon seit längerer Zeit nicht mehr enthalten. Die Strecke Magdeburg—Haldensleben und zurück, um die es sich hier handelt, ist in die Strecke 702 eingegangen. Sie enthält im wesentlichen den Magdeburger S-Bahn-Verkehr. Der Ort, bei dem die gezeigte Brücke den Mittellandkanal überquert, heißt **Vahldorf** und nicht Vahlsdorf.

2. Zur Anwendung des Internationalen Einheitensystems (SI)

... Gesetzliche Grundlage zur Einführung bzw. zur weiteren schrittweisen Einführung des SI in der DDR sind die Ministerratsbeschlüsse vom 31. 10. 1974 und vom 23. 3. 1978. Der die ‚Tafel der gesetzlichen Einheiten' ablösende DDR-Standard TGL 31 548 Ausgabe März 1979 wurde am 7. 3. 1979 vom ASMW bestätigt und ist seit 1. 1. 1980 verbindlich und damit eine weitere Grundlage zur Anwendung des SI. Der DDR-Standard entspricht den Festlegungen des RGW-Standards ST RGW 1052-78; letzterer ist bereits ‚für die vertragsrechtlichen Beziehungen zur ökonomischen und wissenschaftlich-technischen internationalen Zusammenarbeit verbindlich ab 1. 1. 1979'.

Nun noch eine Berichtigung: Die Meterkonvention wurde im Jahre **1875** (nicht 1975) abgeschlossen (siehe Fußnote 1)."

Zum Beitrag „Die Baureihe 17 der DR" in Heft 2/80 übersandte uns unser Leser Peter Kienast aus Karl-Marx-Stadt folgende kritische Zeilen:

„Am vorgenannten Beitrag muß ich jedoch Kritik üben, weil

- die erwähnten S 10^1, XII HV und XII H_1 nicht mit dem DR-Nummernbereich angegeben werden,
- Die Abkürzung der ehemaligen ‚Königlich Sächsischen Staatsbahn' **KSStB** und nicht KKSäStB lautet,
- die zu begrüßenden Maßskizzen keinen Hinweis enthalten, welche Bauart sie darstellen. Ich erlaube mir, die Maßskizzen nach bestem Wissen den Baureihen zuzuordnen:

Seite 54	17^{0-1}
Seite 57	17^6, 17^7, 17^8
Seite 58 von oben	17^2
beginnend	17^{10-12} (1. Ausführung)
	17^{10-12} (2. Ausführung)
	17^4, 17^5
	17^{10-12} (Umbau auf Kohlenstaub)."

Des weiteren schickte Herr Kienast der Redaktion eine Aufstellung aller 2'C-Schnellzuglokomotiven der ehemaligen Länderbahnen und der dazugehörigen DR-Nummern, die wir im folgenden veröffentlichen:

„Baureihe"	frühere Bezeichnung	Bauart	gebaute Lokomotiven	DR-Bezeichnung
17^{0-1}	pr. S10 LBE[7] S10 pr. S10	2'Ch4 2'Ch4 2'Ch4	202 3	17 001—17 135 17 141—17 143 17 151—17 180[1]
17^2	pr. $S10^2$	2'Ch3	96	17 201—17 202 17 205—17 296
	pr. $S10^2$ pr. $S10^2$	2'Ch3 2'Ch3	3	17 203—17 204[2] 17 297[1]
17^3	bay CV	2'Cn4v	[3]	17 301—17 3...
17^3	LBE[7] S10 LBE $S10^2$	2'Ch3	12	17 301—17 312[4]
17^4	bay S3/5	2'Cn4v	39	17 401—17 420[5]
17^5	bay S3/5	2'Ch4v	30	17 501—17 524
17^6	sä XII H	2'Ch4	[3]	17 601—17 606
17^7	sä XII HV	2'Ch4v	[3]	17 701—17 734 17 751—17 755
17^8	sä XII H_1	2'Ch2	[3]	17 801—17 804
17^{10-12}	pr. $S10^1$ pr. $S10^1$	2'Ch4v 2'Ch4v (2. Ausf.)	264	17 1001—17 1209 17 1210—17 1219[1]
	pr. $S10^1$	2'Ch4v (1. Ausf.)		17 1250—17 1259[1]
— —	bad Ive wü D	2'Cn4v 2'Cn4v	[3] [3]	[6] [6]

1) nach Okkupation übernommene und umbezeichnete Lokomotiven zwischen 1941 und 1944
2) ursprünglich mit Gleichstromzylinder
3) Anzahl der gebauten Lokomotiven sind in der Literatur nicht angegeben
4) Zweitbesetzung 1938
5) z. Z. der DR-Gründung Umbau auf Heißdampf (h4v)
6) von DR nicht übernommen, jedoch der Vollständigkeit halber mit aufgeführt
7) LBE: Lübeck-Buchener Eisenbahn

Literaturhinweis

Maedel, K.-E.: Deutschlands Dampflokomotiven gestern und heute, VEB Verlag Technik, Berlin 1957.
Holzborn, K.-D.: Dampflokomotiven Normalspur 01 ibs 96, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 und 2/1978 beachten!

Bezirksvorstand Dresden

Dampfloksonderfahrt am Sonnabend, dem 21. Februar 1981, mit Lok 50 849, 86 001 und BR 99 (VII k) von Zwickau über Aue, Annaberg-Buchholz, Cranzahl nach Oberwiesenthal und zurück. Abfahrt Zwickau Hbf gegen 7.30 Uhr, Rückkehr gegen 18.00 Uhr. Vorzugspreis für Mitglieder des DMV 20,— M; Erwachsene 25,— M; Kinder unter 10 Jahren 12,50 M.
Es finden Fotohalte statt. Imbißverkauf im Zug.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitglieds-Nr.) bis 31. Januar 1981 an Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Str. 3.
Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

2345 Göhren (Rügen)

Die AG 5/21 führt in der Zeit vom 14. bis zum 18. Dezember 1980 in ihren Arbeitsräumen — dem Ferienheim „Ernst Thälmann" — jeweils von 15—19 Uhr eine Modellbahnausstellung durch.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Magdeburg

Die ZAG Magdeburg gibt Restbestände der Broschüren anläßlich der Sonderfahrt am 23. August 1980 ab. Preis: 5,— M. Versand nur gegen Nachnahme über Lutz Kleymann, 3023 Magdeburg, Richard-Dembny-Str. 19a

Das Präsidium des DMV wünscht allen Mitgliedern und ihren Angehörigen ein frohes und gesundes Weihnachtsfest sowie ein erfolgreiches Jahr 1981.

Wer hat — wer braucht?

12/1 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1974, 1979; Modelleisenbahnkalender 1973, 1975, 1976, 1980; Eisenbahnkalender 1975, 1976, 1978; „Der Modelleisenbahner" 1953—1956, 1974—1979 Einzelhefte sowie kompl. Jahrg.; weitere Eisenbahnliteratur insbes. üb. Dampflok.
Suche: Eisenbahnjahrbücher bis 1973, Modellbahnkalender bis 1968, 1970, 1974; „Kleinbahnen der Altmark"; „Schmalspurbahnarchiv"; „Der Modelleisenbahner" 1/1963 bis 10/1966 und 1/1968 bis 2/1973; Dampflokschilder, keine EDV.
12/2 Biete: H0, Transportwg f. Schmalspurlok. Suche: H0, BR 84 od. 91 (Wertausgleich).
12/3 Biete: „Die Harzquer- und Brockenbahn"; „Modelle selbst gebaut"; „Modellbahn-Signalbuch"; „Modellbahn-Elektromechanik"; „Dampflokomotiven" (Sammelbildserie) Folge 6, 7; „Modellbahn-Handbuch".
Suche: „Der Modelleisenbahner" 1952—1957; 1 u. 2/1976; 3—12/1975. Nur Tausch!
12/4 Biete: „Dampflok-Archiv 2,3" (zweite Aufl.).
Suche: „Die Baureihe 01"; „Die Spreewaldbahn".
12/5 Biete: div. Eisenbahnliteratur (u. a. „Die Baureihe 01", „Kleinbahnen der Altmark", Kursbücher); Material in Nenngr. S, zwei Stck BR 99 $H0_m$ (Herr).
Suche: VIK od. IVK in $H0_e$ od. Fahrwerk dafür sowie Dampfloks u. Altbaupersonenwg in H0.
12/6 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3". Suche: Märklin-Wagen in Nenngr. 0 u. 00, besonders Nr. 1842/0, Nr. 1843/0, Nr. 1844/0 u. Nr. 352J.
12/7 Biete: „Elektrische Lokomotiven", dritte überarb. Auflage.
12/8 Biete: „Deutsche Dieseltriebfahrzeuge — gestern und heute"; „Uns gehören die Schienenwege"; Suche: „Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute"; Fotos der Brockenstrecke und vom Bahnhof Brocken; Schmalspurmaterial (Herr); E 77 (TT, Herr); BR 03 (Schicht).
12/9 Biete: H0, BR 24. Suche: H0, BR 55 u. Langenschwalbacher.
12/10 Biete: BR E 46; Oberlichtwagen von Schicht. Suche: Dampflok- u. E-Lok-Modelle in H0 (BR 91, 84, E 63, BR 42, VT 33 m. Beiwg usw.); Schmalspurmateril in $H0_m$ und $H0_e$; Drehgestelle in $H0_e$; Erzeugnisse der ehem. Fa. Gebert, Elcke, Herr. Folgende Literatur: „Kleinbahnen der Altmark", „Die Spreewaldbahn", „Straßenbahn-Archiv", „Schiene, Dampf und Kamera".
12/11 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera", „Dampflok-Archiv 1—3", „Modellbahnhandbuch", „Die Modelleisenbahn 1—3", Modelleisenbahnkalender 1978—1980. Suche: „Der Modelleisenbahner" 3,5,9,10,11/1953; 4,5,7/1954; EDV-Lokschild BR 35; PIKO-Gleisbildelemente; „Die Baureihe 01"; „Die Spreewaldbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"
12/12 Suche: Maßskizzen u. Fotos von Feldbahnen 500 (-600) mm aus Industrie, Sandgrube od. Steinbruch (auch leihweise).
12/13 Biete: H0, Straßenfahrzeugmodelle ab 1960 (versch. Firmen, Liste anfordern) sowie „Dampflok-Archiv 3". Suche: „Dampflok-Archiv 1", „Kleinbahnen der Altmark"; rollendes Material u. Loks $H0_m$ (Herr).
12/14 Biete: Trapeztafel mit Mastblech; „Triebwagen-Archiv". Suche: „Dampflok-Archiv 1"; „Dampflokschilder".
12/15 Suche: BR 94 (N), BR 91 (H0).
12/16 Biete: Baupläne von sächsischen Schmalspurfahrzeugen.
12/17 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3"; LP „01-99"; „Der Modelleisenbahner" 12/1957, 7, 9—11/1958, 10/1961, 2,3,8/1979; alte H0-Dreileiter-Schiene m. Holzschwellen; Zweileiter-Schienen in 0; Weichen in 0 von Zeuke. Suche: HO_m-Wagen (Herr); HO_e-Fahrzeuge; „Die Baureihe 01"; „Diesellok-, Schmalspurbahn-, Triebwagen-, Straßenbahn-, Reisezugwagen-Archiv"; „Die Heidekrautbahn"; sowie alles Material von Dampfloks der Fa. Richard Hartmann (sächs. Maschinenfabrik).
12/18 Biete: $H0_e$-Triebwg (ex T1 der RüKb). Suche in H0: BR 50, 42, 91.
12/19 Biete: „Dampflok-Archiv 2"; BR 80, 42 (H0). Suche: „Straßenbahn-Archiv"; in H0: BR 91, 84 (Hruska). Nur Tausch!
12/20 Biete: „Das Signal"; „Modellbahn-Praxis"; Modelleisenbahnkalender — jeweils alle Ausgaben. Suche: Fahrzeuge und Zubehör in Nenngr. TT.
12/21 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1963—1973, 1975; CSD-Lok-Atlas Nr. 2; Kramer — Entwicklung des Verkehrswesens.
12/22 Biete: „Dampflok-Archiv 2"; „Modelleisenbahn 1—3". Suche: „Die Spreewaldbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"; Unterlagen u. Fotos der Inneneinrichtung des Wagens 908-001 der Spreewaldbahn (auch leihweise).
12/23 Biete: BR 75 u. BR 89, H0, zusätzl. sächs. Gehäuse im Tausch gegen $H0_e$-Material.
12/24 Biete: „Die Harzquer- und Brockenbahn"; „Dampflok-Archiv 1,2"; Modelleisenbahnkalender 1978, 1979; E 94 (Bausatz Rehse). Suche: Eisenbahnjahrbuch 1980; „Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge"; „Die Selketalbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"; „Schiene, Dampf und Kamera, BR 01. Nur Tausch!
12/25 Suche: Eisenbahnjahrbücher 1965, 1966, 1973, 1978—1980.

12/26 Biete: „Dampflok-Archiv 2 u. 3"; Rottenkraftwagen (Bausatz). Suche: H0, BR 50, 42, 91, 84; in HO_m: Material von Herr; in HO_e: vierachs. Güterwg (technomodell) sowie „Bauten auf Modellbahnanlagen".

12/27 Biete: Triebwagen in HO_e. Suche in H0: sechsachsige Diesellok MAV, DSB, BSNCB; CC 70 SNCF; BR 23, 84, 91, 42.

12/28 Biete: „Als die Züge fahren lernten"; „Die Spreewaldbahn"; „Dampflok-Archiv 2". Suche in H0: BR 84, 91 (Hruska), BR 99 (Herr); Lokschild BR 01.

12/29 Biete: „Dampflok-Archiv 3". Suche: „Dampflok-Archiv 2".

12/30 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3"; „Triebwagen-Archiv"; „Modellbahnelektrotechnik". Suche: zweiteil. ETA 177 — grün KPEV-Ausf. —; Herbrandtsche Straßenbahnwagen der Firma Stein KG; alte Pferdefuhrwerke; Güterwagen HO_m von Herr.

12/31 Biete: „Dampflok-Archiv 3". Suche: Lokschild V 100.

12/32 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3"; „CSD-Lokomotiv-Atlas" „Schiene, Dampf und Kamera"; in H0: BR 01 (Boxpok/Öl); ETA 178 zweit.; BR 50, BR 80 (PIKO).

12/33 Biete: H0 BR 50, 23, BN 150, BR 24, 64. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1, 5—12/1952; 4,6,11,12/1958; 2/1959; 10/1961; 7,12/1962; 1,2,4/1963; 3—5,8,9/1964; 3,7/1965; 2/1969; 1—12/1974; 11/1976. Loks Nenngr. 0 (Zeuke, Stadtilm); Loks Nenngr. S sowie Schienen der Einschienenbahn (PIKO).

12/34 Tausche „Dampflok-Archiv 2" gegen „Reisezugwagen — Archiv".

12/35 Biete: „Dampflok-Archiv 2". Suche: „Dampflok-Archiv 1 u. 3"; in H0: BR 91 (DR); Drehscheibe sowie Dias BR 64, 93^{0-4}.

12/36 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3"; „Triebwagen-Archiv" 2. Aufl. Suche: „Die Spreewaldbahn", „Die Selketalbahn".

12/37 Biete: Nenngr. S, Gleismaterial u. Wgen sowie Kursbücher DR; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; Jahrespläne NV. Suche: „Dampflok-Archiv 2,3"; „Die Spreewaldbahn"; „El-Lok-Archiv"; Straßenbahnfahrzeuge aller Nenngr.; Drehscheibe in TT.

12/38 Biete: HO, BR 01^5; 55; 64; 86; 52 Kon; 110; 118; 120; 211; E 44 sowie Eisenbahnjahrbücher 1975—1977; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Der Modelleisenbahner" 12/1960, 12/1961. Suche in H0: BR 84, 91 sowie Schmalspurzug (Herr); BR 01^{0-2}; 18^4; 58; 94 (pr. T 16) (Eigenbau); „Dampflok-Archiv 3"; „Der Modelleisenbahner" 1/1967, 6/1972; Modell der 27-m-Drehscheibe in Nenngr. H0.

12/39 Biete: Schmalspurmaterial $H0_e$, Technomodell, sowie VT 137 (H0, zweiteil.) u. umfangreiches Material in Nenngr. 0 (Zeuke u. Stadtilm). Suche: Gartenbahnfahrzeuge IIm (45 mm). Nur Tausch.

12/40 Biete: „Der Modelleisenbahner" 7/1965 bis 3/1971; evtl. Tausch gegen fahrbereite BR 01^5 in TT.

12/41 Biete: „Dampflok-Archiv 1,3"; Lok-, Bw-, Rbd-, Gattungsschilder; versch. DR-Petroleum- u. Karbidlampen; in H0: BR 01^5 Öl u. Kohle, Boxpok u. Speiche; BR 23, 42, 50, 52 Kon, 80, 81, 89, 75^5, E 11, 42, 44 AEG, 46, 63; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1974—1978 kompl. Suche: Dampfloks u. Drehscheibe in H0 sowie Schmalspurmaterial in $H0_e$ u. $H0_m$.

12/42 Biete: Uhrwerk-Lokomotive; Dampfmaschine u.a. Blechspielzeug (ca. 1912); „Die Baureihe 01"; „Dampflok-Archiv 1". Suche: BR 01, 58, E 04 u.a. in H0 (Eigenbau) sowie ältere Eisenbahnliteratur u.a. „Die deutschen Dampflokomotiven"; „Die Berliner S-Bahn"; „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1953—1962; Lokschild BR 01.

12/43 Biete: BR 42 (Gützold). Suche: HO, BR 38 (pr. P8) od. Teile davon (auch defekt).

12/44 Biete: sechs Beiwagengehäuse d. Berliner S-Bahn (neu). Suche: mögl. im Tausch zwei Triebwagengehäuse (auch kompl.) d. Berliner S-Bahn. Baureihe gleich.

12/45 Biete: Bausatz Rottenkraftwagen (SKL). Suche: Herr-Schmalspurwagen.

12/46 Biete: „Dampflok-Archiv 1—3" im Tausch gegen BR 84 (Hruska).

12/47 Biete: BR 84. Suche: $H0_m$-Schmalspurfahrzeuge (Herr).

12/48 Biete: „Ellok-Archiv" — Ausgabe 1963; „Dampflok-Archiv 1—3". Suche: „Dampflokomotiven BR 01—96"; „Die Spreewaldbahn"; BR 84 ohne od. mit def. Gehäuse.

12/49 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1955, 1959 bis 1967 (gebunden); Jahrg. 1952, 1953, 1956, 1968 bis 1972 (ungebunden).

12/50 Biete: „Die Baureihe 01"; „Dampflok-Archiv 1—3"; LP von 01 bis 99; Color-Dias Dampflokomotiven; in ger. Mengen Schmalspurfahrzeuge in $H0_e$. Suche: „Dampflokomotiven BR 01—96"; „Lokalbahn-Schmalspur-Zahnradlokomotiven"; „Straßenbahn-Archiv"; „Die Selketalbahn"; „Die Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1975; „Schmalspurbahn-Archiv".

12/51 Biete: „Dampflok-Archiv 3"; „Die Spreewaldbahn"; „Diesellok-Archiv". Suche: „Dampflok-Archiv 2".

12/52 Suche: Kursbücher u. Streckenkarten vor 1950, sowie Eisenbahnliteratur vor 1950 u. früher.

12/53 Biete: BR 50 (PIKO); „Dampflok-Archiv 2 u. 3". Suche: HO-Mitteleinstiegwagen; BR 91 (Hruska); Lok-Farbdias; VT 137 u. VT 135; ETA 177; „Straßenbahn-Archiv".

12/54 Biete: „Eisenbahnwesen der Gegenwart" Bd. III/1926; „Triebwagen-Archiv"; „Dampflok-Archiv 3". Suche: „Eisenbahnwesen der Gegenwart" Bd II/1911; Bücher der Serien Eisenbahngeschichte auß. „Die Harzquer- und Brokkenbahn" sowie Material in Nenngr. 0 im Tausch (vor 1945).

12/55 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv". Suche alte u. neue Eisenbahnliteratur.

12/56 Tausche versch. Schmalspurwg für 45 mm Spurweite. Liste anfordern!

12/57 Biete: BR 42 (HO) gut erh.; „Die deutschen Dampflokomotiven gestern u. heute"; „Dampflokomotiven BR 01-96"; „Dampflok-Archiv 1—3". Suche: HO, BR 84 u. 91; HO_e, rollendes Material; TT, E 70 sowie „Die Spreewaldbahn" (mögl. Tausch).

12/58 Biete: „Dampflok-Archiv 3"; „Triebwagen-Archiv"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1977—1979. Suche: „Baureihe 01"; „Die Modelleisenbahn 1 u. 2".

12/59 Suche über die Windbergbahn Freital-Possendorf Fotos u. andere Unterlagen zur Erstellung einer Chronik (auch leihweise).

12/60 Suche: „Dampflok-Archiv 1 u. 3"; Dampflokschild. Biete: „Dampflok-Archiv" 2.

Noch immer sind einige Exemplare der BR 95^0 im Bereich des Bw Probstzella zur Freude zahlreicher Eisenbahnfreunde im Einsatz. Dennoch dürften die Tage dieser Maschinen gezählt sein. Der größte Teil der von den Loks erbrachten Leistungen wurde inzwischen von der BR 119 übernommen.
U. B. z. die 95 0043 zwischen Lauscha und Oberlauscha am 30. Mai 1978.
Foto: J. Gießer, Dorndorf



Bereits über 2 Jahre ist dieser letzte planmäßige Einsatz der ehemals zum Bw Riesa gehörenden 58 3023 Geschichte.
U. B. z. sie letztmalig am 17. September 1978 vor der Einfahrt in den Waldheimer Tunnel.
Foto: T. Böttger, K.-M.-St.

Dampflokatmosphäre

DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

1980
29. Jahrgang

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 von Januar bis Dezember 1980

Gliederung

1. **Wissenswertes vom Vorbild**
2. **Schienenfahrzeugarchiv**
3. **Lokfoto des Monats, Lokbild-Archiv**
4. **Baupläne, -anleitungen und Ratschläge für den Bau von Schienenfahrzeugen**
5. **Baupläne und -anleitungen für Gebäude und Zubehör**
6. **Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise, Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör; Bildseiten**
7. **Elektrotechnik / Elektronik, Normung**
8. **Basteleien**
9. **Titelbilder, Rücktitelbilder**
10. **Aus dem Verbandsleben**
11. **Städtischer Nahverkehr**
12. **Aus dem Ausland**
13. **Verschiedenes**

ISSN 0026–7422

